Samferdselsdepartementet

Handlingsplan

Handlingsplan for kollektivtransport

2018

Innhold

Sammendrag 4
1 Innledning 6
2 Organisering 9
Handling 2.1: Vurdere behovet for endringer i regelverket for kommersielle bussruter (ekspressbusser) 10
Handling 2.2: Behandle søknader om overføring av det lokale kollektivtransportansvaret fra fylkeskommuner til store kommuner 11
Handling 2.3: Bidra til god regional samhandling om utvikling av togtilbud og resten av kollektivtrafikken 11
Handling 2.4: Legge til rette for kollektivtransport på lufthavner 11
3 Finansiering av kollektivtransport 12
Handling 3.1: Konkretisere behovet for midler til kollektivtransport i hvert enkelt byområde i byutredningene 13
Handling 3.2: Se nærmere på hvordan økt behov for finansiering av kollektivtransport kan håndteres 13
Handling 3.3: Vurdere enkelte endringer i utformingen av kollektivtransporttakster 14
4 Byvekstavtaler 15
Handling 4.1: Legge til rette for nye byvekstavtaler 16
Handling 4.2: Innlemme belønningsmidler i byvekstavtalene 17
Handling 4.3: Styrke jernbanens rolle i byvekstavtalene 17
Handling 4.4: Vurdere innretting på belønningsmidlene for å øke måloppnåelsen 17
Handling 4.5: Evaluere 50/50-prosjektene 18
Handling 4.6: Følge opp utvalgte problemstillinger fra byutredningene 18
5 Utvikle toget til en attraktiv og kapasitetssterk ryggrad i kollektivtransportsystemet 19
Handling 5.1: Realisere gevinstene ved jernbanereformen 21
Handling 5.2: Utforme en helhetlig strategi for det framtidige persontogtilbudet 21
Handling 5.3: Utvikle et attraktivt togtilbud i og rundt de største byområdene 22
Handling 5.4: Utlyse konkurranser om å drifte persontogtilbudet 24
Handling 5.5: Utrede mulighetsrommet for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene 25
Handling 5.6: Lage en plan for timesintervall Oslo–Gjøvik 25
Handling 5.7: Koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av jernbaneinfrastruktur 25
6 Framkommelighet for kollektivtransporten 26
Handling 6.1: Bygge kollektivfelt 27
Handling 6.2: Vurdere framkommeligheten i kollektivfeltene 27

Handling 6.3: Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser 28
Handling 6.4: Definere stamnett for kollektivtransporten 28
Handling 6.5: Bidra til at det utarbeides felles planer for sammenhengende reisekjeder ... 28
Handling 6.6: Utrede bedre løsninger for bussframkommelighet i kryss 28
Handling 6.7: Vurdere kontantfrihet om bord 28
7 Knutepunktutvikling 29
Handling 7.1: Følge opp knutepunktveilederen 30
Handling 7.2: Oppgradere jernbanestasjoner 30
Handling 7.3: Oppgradere knutepunkter og holdeplasser langs riksveg 31
Handling 7.4: Oppdatere fagmateriell om universell utforming av veger og gater 32
Handling 7.5: Vurdere mer samordning av assistanseordninger for passasjerer 32
8 Kompetanse om kollektivtransport 33
Handling 8.1: Oppdatere Håndbok 123 Kollektivhåndboka 34
Handling 8.2: Bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport ... 34
Handling 8.3: Bidra til at det finnes gode møteplasser for faglig utveksling innen kollektivtransport 35
Handling 8.4: Følge opp forskningsbehov og formidle forskningsresultat 35
Handling 8.5: Bidra til å videreutvikle Tiltakskatalog.no 35
Handling 8.6: Utdanningsstøtte fra Lånekassen for å få personer til å ta bussjåførutdanning 35
Handling 8.7: Bedre kompetansen om universell utforming 35
9 Bedre statistikk og beregningsmetoder 36
Handling 9.1: Forbedre transportmodeller og videreutvikle kollektivmodul i regional persontransportmodell (RTM) 36
Handling 9.2: Videreutvikle samfunnsøkonomiske analysemetoder og tilrettelegge for bedre samordning mellom Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Kystverket 37
Handling 9.3: Gjennomføre en ny nasjonal verdsettingsundersøkelse 37
Handling 9.4: Samle eksisterende nasjonal, relevant statistikk om kollektivtransport og videreformidle den i et kollektivregnskap 37
Handling 9.5: Øke kunnskapen om klimagassutslipp per passasjerkilometer og tonnkilometer 37
Handling 9.6 Gjennomføre FoU-program om Bedre by 37
10 Reiseplanlegging og billettering 38
Handling: 10.1 Videreutvikle standarder og tjenester knyttet til reiseplanlegging og billettering 39
Handling 10.2: Legge til rette for at trafikkportaler kan inneholde informasjon om billettpriser og mulighet til å kjøpe billett 39

Handling 10.3: Legge til rette for integrert informasjon til den reisende 39
11 Klima og miljø 40
Handling 11.1: Lage en plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025 42
Handling 11.2: Følge utviklingen om lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslippsregelverk for kjøretøy 42
Handling 11.3: Bidra til introduksjon av klimavennlige løsninger for kollektivtransporten gjennom Enova 42
Handling 11.4: Sørge for at byvekstavtalene bidrar til å redusere klimagassutslippene fra kollektivtransporten 43
Handling 11.5: Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige kjøretøy gjennom offentlige anskaffelser av kjøretøy 43
12 Sikkerhet og beredskap 44
Handling 12.1: Sørge for oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter 46
Handling 12.2: Evaluere oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter 46
13 Teknologisk utvikling og mobilitet 47
Handling 13.1: Innhente mer kunnskap om hvilken påvirkning den teknologiske utviklingen vil ha for kollektivtransporten 48
Handling 13.2: Arbeide for at regelverket for transport er tilpasset den teknologiske utviklingen 48
Handling 13.3: Legge til rette for utprøving av ny teknologi som kan bidra til at de transportpolitiske målene kan nås på en mer effektiv måte 49

Sammendrag

Handlingsplanen for kollektivtransport bygger på regjeringens mål om framkommelighet og klima. "Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet" er ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029, og står helt sentralt i arbeidet med utvikling av kollektivtransport.

Regjeringen har som ambisjon å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren, slik at nullutslippsløsninger blir konkurransedyktige med fossile transportløsninger, ligger til grunn for ambisjonen.

Sentralt står også målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), der intensjonen er positive effekter både for framkommelighet og klima/miljø.

Denne handlingsplanen omfatter kollektivtransport med buss, tog, T-bane, trikk, bybane og passasjerbåt, og handler først og fremst om hva staten skal bidra med.

Staten har hånd om inntektssystemet til fylkeskommunene, som har ansvar for den lokale kollektivtransporten med unntak av jernbanen. Statens direkte finansielle bidrag til kollektivtransport går i hovedsak over de ordinære veg- og jernbanebudsjettene.

Regjeringens prioriteringer legger imidlertid også til rette for en sterk satsing på kollektivtransport i de ni største byområdene, og det er satt av 66,4 mrd. 2017-kr til kollektivtransport, sykkel og gange i planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029. Rammen vil bli fordelt gjennom forhandlinger med byområdene. En koordinert og effektiv virkemiddelbruk er avgjørende for å nå nullvekstmålet, og byvekstavtalene vil være det viktigste grepet for å styrke samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Belønningsordningen fases ut som separat ordning, men midlene videreføres i de nye avtalene.

Togets konkurransefortrinn er hastighet, kapasitet, trafikksikkerhet og miljø. Toget er arealeffektivt og kan frakte store persontransportstrømmer på en effektiv måte. Jernbanesektoren er nylig reformert, og gevinstene ved reformen skal nå realiseres. Dette innebærer bl.a. effektivisering, men også bedre koordinering mellom togtilbudet og øvrig kollektivtrafikk. Reformen innebærer også utlysing av konkurranser om drift av persontogtilbudet.

Jernbanedirektoratet skal utarbeide og foreslå en strategisk retning for utvikling av sektoren, herunder det framtidige persontogtilbudet. En rekke pågående og planlagte utbyggingsprosjekter vil gi bedre driftsstabilitet og redusert reisetid etter hvert som de tas i bruk. Nye ruteplaner skal utarbeides, og nye togsett er planlagt faset inn i perioden fram mot 2020.

God framkommelighet er avgjørende for å utvikle en velfungerende og pålitelig kollektivtransport i byområdene slik at dette framstår attraktivt for de reisende hver dag, hele året. Stikkord i denne sammenheng er bygging av kollektivfelt og en vurdering av hvem som skal kunne bruke dem, innfartsparkeringsplasser og sammenhengende reisekjeder.

Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbanedirektoratet og KS utarbeidet en veileder for knutepunktutvikling. Veilederen inneholder også retningslinjer om samfunnssikkerhet, som også skal følges opp og evalueres. For øvrig skal knutepunkt og holdeplasser langs riksveg, samt jernbanestasjoner, oppgraderes til å bli universelt utformet.

Statens vegvesen skal bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport. Samferdselsdepartementet og underliggende etater skal også følge opp forskningsbehovet på området og formidle resultat fra forskning innen kollektivtransport. Transportetatene skal også arbeide med å forbedre transportmodellene og videreutvikle grunnlaget for de samfunnsøkonomiske analysene.

Staten skal gjennom det heleide selskapet Entur AS fortsette å arbeide for elektroniske løsninger innenfor reiseplanlegging og billettering. En nasjonal reiseplanleggingstjeneste ble satt i drift i november 2017.

Statens vegvesen skal følge utviklingen for lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslippsregelverk for kjøretøy. Jernbanedirektoratet skal ta en aktiv rolle i å koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid for å legge til rette for at nullutslippsteknologi tas i bruk i Norge. Staten vil gjennom Enova bidra til reduserte klimagassutslipp og styrket forsyningssikkerhet for energi, samt teknologiutvikling som på lengre sikt også bidrar til reduserte klimagassutslipp. Enova har et programtilbud som dekker hele transportsektoren, blant annet et transportprogram for støtte til infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttjenester.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 legges det betydelig vekt på å forbedre kunnskapen om hvilke konsekvenser den teknologiske utviklingen vil ha for transportsektoren. Statens vegvesen skal være pådriver for å initiere forskning om konsekvensene for kollektivtransporten. Transportetatene skal også legge til rette for utprøving av ny teknologi som kan bidra til at de transportpolitiske målene om framkommelighet, transportsikkerhet, miljø og klima kan nås på en mer effektiv måte.

1 Innledning

Denne handlingsplanen følger opp satsingen på kollektivtransport som regjeringen har lagt fram i Jeløya-plattformen og Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. I handlingsplanen presenteres konkrete tiltak for å gjennomføre de strategiske føringene som beskrives i Nasjonal transportplan 2018–2029. Planen handler først og fremst om hva statlige aktører skal bidra med.

Regjeringen har flere ambisiøse mål for transportsektorens utvikling, som *bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet*. Bedre kollektivtilbud vil gi bedre framkommelighet. I planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029 legges det bl.a. opp til å styrke persontogtilbudet gjennom utbygging og forbedring av jernbanenettet i og rundt de store byområdene. Mobiliteten i byområdene skal bedres gjennom målrettede investeringer, bedre kollektivtransporttilbud og framtidsrettede løsninger. Det legges også opp til betydelig opprusting og fornying på veg.

Regjeringen har som ambisjon å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren, slik at nullutslippsløsninger blir konkurransedyktige med fossile transportløsninger, ligger til grunn for ambisjonen. Kollektivtransport er en del av løsningen for å oppnå klimagassreduksjoner i transportsektoren. Kollektivtrafikkens viktigste klimabidrag er å flytte trafikk fra personbil. Men det skjer også en rask utvikling av lav- og nullutslippsteknologi innen kollektivtransporten som vil kunne gjøre denne til et enda mer klima- og miljøvennlig alternativ.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 legger regjeringen opp til å øke innsatsen for at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Intensjonen er positive effekter både for framkommelighet og klima/miljø. For å nå dette målet må kollektivtransporttilbudet være konkurransedyktig. Reisetid, frekvens, tilgjengelighet, informasjon, byttemuligheter, takstsystem og pris er blant faktorene som avgjør om folk bruker kollektivtransport eller ikke. Å få flere til å reise med kollektivtransport kan i tillegg til å gi bedre framkommelighet, også være et virkemiddel for å redusere klimagassutslippene og lokal luftforurensing.

Forutsigbarhet er viktig for å gjøre kollektivtransporttilbudet attraktivt. Forsinkelser i kollektivtrafikken koster samfunnet store beløp årlig i tapte tidskostnader, i tillegg til ekstra utgifter til drift. Ifølge Ruter påfører forsinkelser dem ekstra driftsutgifter på 3–400 mill. kr, midler som kunne vært brukt til å gi et enda bedre tilbud til kundene. Bedre framkommelighet gir bedre forutsigbarhet og færre forsinkelser.[1]

En effektiv kollektivtransport vil også ha positive effekter på miljø og klima, men miljøgevinsten er avhengig av hvor mange bilister som trekkes over fra bil til kollektivtransport. I snitt vil 10 prosent flere avganger gi 4–6 prosent flere reisende, og miljøeffekten er størst hvis de nye passasjerene tidligere kjørte bil. Klimaeffektene av kollektivtransport er også avhengig av passasjerbelegget. Det er mer klimavennlig å kjøre buss, sammenliknet med bil, hvis det er minst åtte passasjerer på bussen.[2]

Denne handlingsplanen tar utgangspunkt i de nevnte målene. Planen omfatter kollektivtransport med buss, tog, T-bane, trikk, bybane og passasjerbåt. Fly, bilferje og kystruten Bergen–Kirkenes er ikke inkludert i planen. Drosje kan ses på som en viktig del av kollektivtransporten, men er ikke inkludert i denne planen da drosjenæringen retter seg mot et annet marked og er underlagt et særskilt regelverk som ikke gjelder for annen kollektivtransport. Samferdselsdepartementet arbeider nå med forslag til endringer i regelverket for drosjenæringen. Blant annet vil departementet foreslå å oppheve behovsprøvingen av drosjeløyver og plikten til å være tilsluttet en drosjesentral.

Også utenfor byene har kollektivtransporten en viktig rolle. Her er primæroppgaven å sørge for mobilitet for mennesker som av ulike årsaker ikke kjører egen bil, og/eller prioriterer mer miljøvennlige transportformer. Å utvikle et fleksibelt og kostnadseffektivt tilbud er viktig. Både ekspressbusser og fjerntog utgjør sentrale deler av tilbudet, sammen med lokal kollektivtrafikk hvor særlig

[1] M2016 – Ruterrapport 2015:2
[2] Kollektivtransport – Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder. Statens vegvesen, Urbanet Analyse og K2.

skoleskyss utgjør en stor del av tilbudet utenfor de største byområdene. Sammenliknet med privatbilen er det vanskeligere å gjøre kollektivtransporttilbudet konkurransedyktig utenfor byene. I rollen som regional utviklingsaktør kan fylkeskommunene støtte opp om reiselivsnæringens interesser knyttet til kollektivtransporttilbudet. Det er viktig at fylkeskommunene vurderer både fastboendes og tilreisendes behov når trafikktilbudet planlegges.

Den demografiske utviklingen peker i retning av at det blir flere eldre. De fleste ønsker å klare seg selv så lenge som mulig. Dette taler for at større deler av transportsystemet bør være universelt utformet. Dette gjør tilbudet mer attraktivt også for andre reisende.

Fylkeskommunene har ansvar for det lokale kollektivtilbudet med unntak av jernbanen. Staten medvirker primært gjennom rammetilskuddet, men også gjennom særskilte støtteordninger som Belønningsordningen og den såkalte 50/50-ordningen, hvor staten bidrar med halvparten av investeringskostnadene i store, fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene. Staten har ansvaret for togtilbudet, og Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å legge til rette for å utvikle togtilbudet som en integrert del av det totale kollektivtrafikktilbudet. Her er et godt samarbeid med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper avgjørende.

Samferdselsmyndighetene, fylkeskommunene, togselskap mv. kan gjøre mye for å utvikle et attraktivt kollektivtransporttilbud, men effekten av investeringene og driftstilskuddet for tilbudet er avhengig av en arealutvikling som bygger opp under kollektivtransport, sykkel og gange. Dersom ikke byene utvikles relativt tett, med korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser og viktige servicefunksjoner, er det krevende og kostbart å utvikle et attraktivt kollektivtilbud. Et spredt utbyggingsmønster med lange avstander reduserer også mulighetene til å kunne sykle og gå.

Regjeringen vil at lokaliseringen av statlige, publikumsrettede virksomheter og større statlige arbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økning i kollektivtransport og et styrket bymiljø. Videre bør alle innbyggere enkelt kunne ta seg til virksomhetene. Dette krever sentral lokalisering og god kollektivdekning. Rett lokalisering av virksomheter med mange tilsatte og besøkende må sikres på et tidlig tidspunkt. Å se arealbruk og transportløsninger i sammenheng, er sentralt i byvekstavtalene.

Norge er langt framme i å ta i bruk ny teknologi. Mobilapper som gir reiseinformasjon om og mulighet til kjøp av billetter til kollektivtransporttilbudet, er blant de mest brukte. I Nasjonal transportplan 2018–2029 framgår det at ny teknologi skal være et viktig bidrag til det grønne skiftet. Teknologien skal senke terskelen for å reise kollektivt og gjøre at bransjen kan levere mer skreddersydde tjenester.

Det er en bred faglig og politisk enighet om å satse på kollektivtransport. Sammen med fortsatt sterk befolkningsvekst – særlig i de største byområdene – er det mye som ligger til rette for at en stadig større andel av reisene i framtiden vil skje med kollektivtransport, sykkel og gange.

2 Organisering

Staten har et overordnet ansvar for transportpolitikken. Dette omfatter blant annet å fastsette rammevilkårene for kollektivtransporten. Staten har videre et overordnet ansvar for å sikre fylkeskommunen en økonomi som setter dem i stand til å løse de oppgavene de er tillagt, gjennom ansvaret for inntektssystemet inkludert rammetilskuddet til kommunesektoren.

Organiseringen av kollektivtransporten bør ta utgangspunkt i hva som på en kostnadseffektiv måte gir de beste løsningene for de reisende. Den lokale kollektivtransporten er fylkeskommunenes ansvar, mens togtilbudet er statens ansvar. Denne ansvarsdelingen henger blant annet sammen med rolledelingen mellom toget og resten av kollektivtrafikken. Toget har tradisjonelt stått for lengre reiser mellom regioner og inn til byene sammen med ekspressbussene, mens den øvrige kollektivtrafikken har tatt seg av reiser innenfor et byområde eller en region. De siste årene har antallet reiser med tog økt, mens den gjennomsnittlige togreisen har blitt noe kortere. Dette indikerer at toget har blitt en viktigere del av den regionale og lokale kollektivtrafikken. Dermed blir samarbeid om løsninger på tvers av forvaltningsnivåer og administrative grenser viktigere.

Ansvarsdelingen mellom fylkeskommunene og staten gir i noen tilfeller utfordringer med å koordinere togtilbudet og resten av kollektivtrafikktilbudet, både når det gjelder rutetilbud og takster/billetter, og knyttet til fordelingen av inntekter mellom ulike aktører. God koordinering på tvers av forvaltningsnivåer er en prioritert oppgave for Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal samarbeide med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper om å utvikle og samordne det samlede kollektivtransporttilbudet. Dette samarbeidet innebærer bl.a.

samordning av ruteplaner som sørger for gode overgangsmuligheter, og god informasjon til de reisende. Jernbanedirektoratet skal også framforhandle flerårige takstsamarbeidsavtaler med fylkeskommunene der det er behov. Jernbanedirektoratets oppgaver knyttet til regional samhandling og utvikling av takstsamarbeid i byområder, er nærmere omtalt i kapitlet om utviklingen av togtilbudet.

Regjeringen har gjennomført en kommunereform og en regionreform. Kommunereformen innebærer bl.a. at større kommuner kan søke om å overta ansvaret for den lokale kollektivtransporten fra fylkeskommunene innenfor sine grenser. Regionreformen innebærer at flere fylker slås sammen. Dette kan gi bedre samsvar mellom administrative grenser og funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner, og på den måten gjøre fylkeskommunene bedre i stand til å utvikle et attraktivt kollektivtransporttilbud. Større fylker gir imidlertid også en utilsiktet virkning for ekspressbusstilbudet. Regjeringen er opptatt av at det skal videreføres en liberal ekspressbusspolitikk som er tilpasset de nye fylkesgrensene.

Et grunnleggende premiss for å kunne tilby et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtransporttilbud, er en by- og regionutvikling som bygger opp under kollektivtrafikk. Kommunene er arealplanmyndighet, men mye av grunnlaget for framtidig utvikling legges i regionale planer for areal og transport. Det er derfor viktig at alle relevante aktører bidrar i planarbeidet, og at disse følges opp i praksis i kommunenes arealpolitikk.

Statens vegvesen har et samlet ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet (sektoransvar), herunder delansvar på miljøområdet og for fagkompetanse på helhetlig bypolitikk og kollektivtransport. Sektoransvar innebærer også å bidra til at det blir utviklet ny kunnskap, og bidra til at utdanningsinstitusjonene gjennomfører programmer som sikrer faglig kvalitet og rekruttering til sektoren.

Uansett hvordan kollektivtransporten organiseres og ansvaret fordeles, vil det alltid være grenseflater som krever ekstra koordinering og samarbeid. Et viktig virkemiddel for å komme fram til gode løsninger på tvers av geografiske og administrative grenser, er avtaleløsninger mellom de berørte aktørene. Det skal derfor legges til rette for flere byvekstavtaler, og jernbanen skal få en mer sentral rolle i disse avtalene. Dette er nærmere omtalt i et eget kapitlet om byvekstavtaler.

Handling 2.1: Vurdere behovet for endringer i regelverket for kommersielle bussruter (ekspressbusser)

I dag er det fri etableringsrett for kommersielle bussruter som krysser en fylkesgrense, ofte omtalt som ekspressbusser. Samferdselsdepartementet er løyvemyndighet for fylkesgrensekryssende bussruter. Myndigheten er delegert til fylkeskommunene, noe som innebærer at

departementet kan gi retningslinjer for utøvelsen av løyvemyndigheten. Dette i motsetning til fylkesinterne ruter, der løyvemyndigheten er lagt direkte til fylkeskommunen i lov.

Flere fylker er nå i ferd med å bli slått sammen. En sammenslåing av dagens fylker kan innebære en innsnevring av ekspressbussnæringens handlefrihet dersom gjeldende regelverk videreføres. Samferdselsdepartementet vil derfor vurdere hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas framover. Endringer i regelverket for ekspressbusser skal bygge på videreføring av den etablerte ekspressbusspolitikken i lys av et mål om full liberalisering. Dette vil i første omgang skje i forbindelse med at Samferdselsdepartementet gjennomgår gjeldende regelverk som følge av de forestående fylkessammenslåinger.

Handling 2.2: Behandle søknader om overføring av det lokale kollektiv-transportansvaret fra fylkeskommuner til store kommuner

I forbindelse med kommunereformen har Stortinget vedtatt at kommuner skal kunne søke om å få overta kollektivtransportansvaret fra fylkeskommunen, jf. behandlingen av Prop. 91 L (2016–2017). Kongen i statsråd kan vedta overføring av ansvar for kollektivtransport fra fylkeskommunen til kommunen dersom kommunen kan dokumentere at den

- omfatter et område som utgjør en felles bolig-, arbeids- og serviceregion
- har et tilstrekkelig markedsgrunnlag til å kunne gi befolkningen et ønsket kollektivtilbud innenfor en samfunnsøkonomisk akseptabel kostnad
- har et samarbeid med fylkeskommunen om å sikre et helhetlig rutetilbud

Handling 2.3: Bidra til god regional samhandling om utvikling av togtilbud og resten av kollektivtrafikken

Sammen med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper for kollektivtrafikk skal Jernbanedirektoratet legge til rette for et helhetlig og mest mulig sømløst kollektivtilbud. Jernbanedirektoratet har ansvaret for å framforhandle flerårige taktsamarbeidsavtaler. Dette er nærmere omtalt i punkt 3.3.

Handling 2.4: Legge til rette for kollektivtransport på lufthavner

Avinor skal være en pådriver og legge til rette for at mest mulig av transporten til og fra flyplassene kan skje kollektivt. Kollektivreisene til lufthavnene har økt de siste årene, både i absolutte tall og relativt sett. Målene for 2020 ble nådd i 2015 både i Oslo (71 pst, målet for 2020 er 70 pst), Bergen (42 pst, målet er 40 pst)) og Trondheim (52 pst, målet er 50 pst). I følge den internasjonale sammenslutningen av lufthavner (ACI) har Oslo lufthavn den høyeste kollektivandelen i Europa. For Stavanger lufthavn er målet 30 pst. i 2020, og den faktiske andelen i 2015 var 18 pst. Samferdselsdepartementet forventer at Avinor setter nye og mer ambisiøse mål for andelen kollektivreiser for 2030. Det viktigste bidraget fra Avinor sin side er å legge til rette infrastrukturen ved lufthavnene og gi informasjon om tjenestene til de reisende. På de største lufthavnene arbeider Avinor aktivt med de store flybussoperatørene for å finne tiltak som kan øke prosentandelen for kollektivreiser. Avinor vil bruke erfaringene fra dette arbeidet til å satse mer på kollektivtilbud også ved de mindre lufthavnene.

3 Finansiering av kollektivtransport

Fylkeskommunene har ansvar for den lokale kollektivtransporten med unntak av jernbanen. Den lokale kollektivtransporten er finansiert gjennom bl.a. rammetilskuddet fra staten, fylkeskommunenes egne inntekter og billettinntekter. Bompenger og belønningsmidler kan til en viss grad også brukes til å finansiere kollektivtransporten i byområdene. Belønningsmidler som inngår i en bymiljøavtale eller en byvekstavtale, kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. I de fire største byområdene bidrar staten til utbyggingen av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturtiltak gjennom ordningen med statlig delfinansiering av høykvalitets kollektivtransportløsninger (50/50-ordningen). Staten finansierer også kollektivtransporttiltak som holdeplasser og kollektivfelt langs riksveg over statsbudsjettet.

For å kunne utvikle kollektivtransporttilbudet i ønsket retning er det behov for langsiktige, forutsigbare og stabile rammebetingelser. Dette innebærer et betydelig utvidet tilbud i de byområdene som er omfattet av nullvekstmålet for persontransport med bil, og dermed et økt behov for midler til drift av kollektivtransporten. Fylkeskommunene har ansvar for å yte tilskudd til lokal kollektivtransport. Utgiftene til drift av kollektivtransport kan til dels reduseres ved å effektivisere rutetilbudet og bruke gode teknologiske løsninger. Økte billettinntekter, målrettet arealpolitikk, økt andel som går eller sykler, og nye forretningsmodeller kan også bidra til dette. Likevel vil det, på bakgrunn av høy forventet befolkningsvekst i byområdene, fortsatt være et økt behov for å få finansiert utgifter til drift av kollektivtransport i fylkeskommunene dersom målet om nullvekst skal nås. Behovene kartlegges nærmere i byutredningene.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt av en samlet ramme på 66,4 mrd. 2017-kr til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen. I denne rammen inngår bl.a. midler til statlig delfinansiering av de viktigste fylkeskommunale kollektivtransportprosjektene i de fire største byområdene (50/50-ordningen), midler til tiltak for kollektivtransport langs riksveg i alle de ni byområdene og midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen der det er aktuelt. Belønningsordningen fases ut som egen ordning, men midlene videreføres i bymiljø-avtalene og byvekstavtalene, og kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene vil bli fordelt gjennom forhandlinger med de ni største byområdene.

Utenfor de ni største byområdene vil staten bidra med kollektivtransporttiltak langs riksveg. Aktuelle tiltak er konkretisert i arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram.

Finansiering av kollektivtransport i bymiljøavtalene og byvekstavtalene omtales nærmere i kapittel 4. Finansiering av jernbanen omtales nærmere i kapittel 5.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 legges det til grunn at ressursbruken i de enkelte budsjett-år vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammen som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi forøvrig. Regjeringen vil følge opp Nasjonal transportplan 2018–2029 slik at balansen mellom veg og kollektivtrafikk opprettholdes i tråd med planen i fireårsperioden, og ha spesielt fokus på kostnadskontroll og økt samfunnsnytte i prosjektene. Gjennomføring av tiltakene som er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029, etatenes handlingsprogrammer og denne handlingsplanen vil avhenge av det budsjettmessige handlingsrommet og de årlige budsjettframleggene for Stortinget.

Handling 3.1: Konkretisere behovet for midler til kollektivtransport i hvert enkelt byområde i byutredningene

Transportetatene har gjennom byutredningene gjort utredninger med utgangspunkt i nullvekst-målet for persontransport med bil. Byutredningene beskriver dagens situasjon og forventet utvikling for næringsliv, befolkning og trafikk i det aktuelle byområdet. Byutredningene blir et viktig faglig grunnlag i forhandlinger og reforhandling om byvekstavtaler. Videre kan det bli aktuelt å vurdere potensialet for å effektivisere fylkeskommunal kollektivtransport.

Transportetatene la fram første del av byutredningene i desember 2017. En behovsanalyse med utgangspunkt i nullvekstmålet svarer på hvor mange nye reiser som må tas med bl.a. kollektivtransport. Drift av kollektivtransport var forutsatt et viktig tema i disse utredningene, og behovet for midler til kollektivtransport skulle konkretiseres. Transportetatene vil følge dette opp med en nærmere vurdering av kostnader til drift av kollektivtransport som skal foreligge i løpet av 2018. Andre del av byutredningene skal gi grunnlag for etatenes arbeid med neste rullering av Nasjonal transportplan.

Handling 3.2: Se nærmere på hvordan økt behov for finansiering av kollektivtransport kan håndteres

Fylkeskommunene må være i stand til å dekke behovet for midler til drift av kollektivtransport og ha forutsigbarhet for å kunne planlegge kollektivtransporten over tid. I byutredningene vil

drift av kollektivtransport være et viktig tema, som omtalt over. Ulike tiltakspakker, som kan gjøre det mulig å nå målet, er presentert og analysert i disse utredningene. På bakgrunn av tiltakspakkene i de ulike byområdene vil Samferdselsdepartementet se nærmere på hvordan behovet for midler til kollektivtransporten kan håndteres innenfor rammen angitt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Samferdselsdepartementet mener at det må legges bedre til rette for et kostnadseffektivt kollektivtransportsystem i byområdene, gjennom å vektlegge dette i kontakten med byområdene.

Handling 3.3: Vurdere enkelte endringer i utformingen av kollektivtransporttakster

Takster i kollektivtrafikken spiller en sentral rolle for å få flere til å reise med kollektivtransport, og er samtidig en viktig inntektskilde for å finansiere kollektivtransporten. Valg av "riktig" takstnivå avhenger bl.a. av hva som gir størst effekt på etterspørselen.

Differensiering av takster over døgnet, for eksempel ved å tilby lavere billettpris utenfor rushtiden, kan gi en bedre kapasitetsutnyttelse i kollektivtransportsystemet ved at reiser overføres til perioder utenfor rush. På den måten kan man nå nullvekstmålet på en mer kostnadseffektiv måte, ved at behovet for midler til drift av kollektivtransport reduseres. Differensiering av takstene for ulike kundesegmenter kan også bidra til å utnytte kapasiteten i kollektivtransportsystemet bedre.

Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan man best mulig kan utnytte potensialet som en differensiering av takster kan gi. Det videre arbeidet med innretningen på de nasjonale rabattordningene skal inngå i en slik vurdering, og vurderingen vil bl.a. bli gjort på bakgrunn av funnene i rapporten fra Urbanet Analyse[3].

Harmonisering av takstkategorier kan bidra til å gjøre gjennomgående billettering enklere, men er ikke alene et tilstrekkelig virkemiddel. Takstene fastsettes av ulike takstmyndigheter, og takstsamarbeid er viktig for å kunne tilby de reisende et attraktivt og sømløst kollektivtilbud.

Jernbanedirektoratet skal fortsette arbeidet med å framforhandle flerårige takstsamarbeidsavtaler om persontransport med lokale myndigheter der det er behov. Videre skal Jernbanedirektoratet sørge for at slike avtaler utvikles i en retning som gir alle parter incentiv til samarbeid om sømløse reiser, slik at de reisende får et minst like godt integrert tilbud som i dag.

[3] Urbanet Analyse Rapport 86/2016 – Et harmonisert nasjonalt takstsystem

4 Byvekstavtaler

I Nasjonal transportplan 2018–2029 viderefører regjeringen målet fra forrige transportplan om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Regjeringen legger blant annet til grunn et mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 pst.

En koordinert og effektiv virkemiddelbruk er avgjørende for en slik utvikling. Framover vil byvekstavtalene være det viktigste grepet for å styrke samarbeidet mellom staten, fylkeskommunene og kommunene, samt på tvers av sektorer. Ordningen erstatter bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene, og skal bidra til sterkere samordning i areal- og transportplanleggingen.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt av en samlet ramme på 66,4 mrd. 2017-kr til økt satsing på bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen i de ni største byområdene. Rammen vil bli fordelt gjennom forhandlinger med byområdene. I rammen inngår det midler til 50 pst. statlig finansiering av fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene. Det er også lagt til grunn midler til tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange langs riksveg i alle byområdene og til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen der det er aktuelt. Belønningsordningen fases ut som egen ordning, men midlene videreføres i byvekstavtalene.

Regjeringens prioriteringer legger til rette for en sterk satsing på kollektivtransport i de største byområdene i den nye planperioden. Staten forventer at lokale myndigheter støtter opp under

investeringene gjennom en målrettet arealplanlegging. Konsentrert utbygging og høy arealutnyttelse i og rundt knutepunkter og langs kollektivakser vil styrke passasjergrunnlaget. Staten vil følge samme prinsipper ved utbygging av statlig virksomhet, ved at lokaliseringen av statlige publikumsrettede virksomheter og større statlige arbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økning i kollektivtransport og et godt bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Det vil også bidra til å redusere reisebehovet og øke utnyttelsen av dagens kapasitet i transportsystemet.

Handling 4.1: Legge til rette for nye byvekstavtaler

De første byvekstavtalene ble inngått for Bergen og Nord-Jæren i 2017. Bymiljøavtalen for Trondheim ble inngått i 2016, mens det for Oslo og Akershus ble inngått bymiljøavtale og byutviklingsavtale i 2017.

Bymiljø- og byvekstavtalene for de fire største byområdene er basert på føringer og økonomiske rammer i Nasjonal transportplan 2014–2023. Reforhandlingene med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2018–2029 startet opp våren 2018. For Trondheim og Oslo og Akershus vil inngåtte avtaler bli reforhandlet til byvekstavtaler.

For Kristiansands-regionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø vil innføring av byvekstavtaler skje på bakgrunn av erfaringene fra inngåelse av avtalene med de fire største byområdene. Samferdselsdepartementet vil i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet legge til rette for at arbeidet kan komme i gang raskt. For noen byområder vil det være aktuelt å gjennomføre forberedende arbeider før forhandlingene starter opp.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at første fase av byutredningene skal være gjennomført før nye avtaler kan inngås. Dette arbeidet var ferdig i desember 2017. Se også omtale under handling 4.6.

For enkelte byområder kan inneværende belønningsavtale løpe ut før det blir inngått en byvekstavtale. I en mellomfase åpnes det derfor for at disse byområdene kan inngå ny belønningsavtale. Dette vil ikke være til hinder for å inngå en byvekstavtale på et senere tidspunkt.

Handling 4.2: Innlemme belønningsmidler i byvekstavtalene

Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Belønningsordningen skal fases ut som egen ordning, men midlene skal videreføres i byvekstavtalene. Belønningsmidler inngår i forhandlingene, og innlemmes fortløpende ved avtaleinngåelse. Belønningsmidlene i byvekstavtalene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. Midlene skal anvendes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalene. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk, samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Oppfølgingen skal skje gjennom styrings- og rapporteringssystemene for byvekstavtalene.

Handling 4.3: Styrke jernbanens rolle i byvekstavtalene

Jernbanedirektoratet har et spesielt ansvar for å initiere, utvikle og presentere forslag som angår utviklingen av jernbanen og forholdet til resten av transportsystemet i avtalene.

Det er en nær sammenheng mellom arealbruken i stasjonenes influensområde og antall reisende med tog. Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR, som en sentral eiendomsutvikler, skal derfor være pådrivere for fortetting og god knutepunktutvikling rundt stasjonene, selv om hovedansvaret for oppfølging av arealbruken ligger hos lokale myndigheter. Mindre jernbanetiltak, som for eksempel oppgradering av stasjoner og tilrettelegging for innfartsparkeringsplasser, kan inngå i byvekstavtalene der det er aktuelt. Det settes derfor av om lag 1 mrd. kr i planperioden til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen i avtalene. De større infrastrukturtiltakene på jernbanen ligger fast i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

I hovedsak vil utformingen av rutetilbudet på jernbanen ligge fast, men det åpnes for at mindre ruteendringer som underbygger sømløse kollektivtransportsystem, vil være mulig innenfor byvekstavtalene. Dette forutsetter at kommunene og fylkeskommunene forplikter seg til å bygge opp under det lokale togtilbudet.

Handling 4.4: Vurdere innretting på belønningsmidlene for å øke måloppnåelsen

Samferdselsdepartementet vil inn mot neste nasjonale transportplan utrede hvordan byvekstavtalene kan innrettes for at belønningsmidlene i større grad skal gi incentiver til måloppnåelse. Utredningen vil ta hensyn til det etablerte regimet med forhandlinger og porteføljestyring i disse avtalene. Det gjøres imidlertid ikke endringer i opplegget for tildeling av belønningsmidler i byvekstavtalene før resultatene av dette arbeidet foreligger. I avtaler som skal forhandles/reforhandles, jf. handling 4.1, vil det imidlertid bli presisert at partene kan holde tilbake midler og/eller si opp avtalen hvis andre parter ikke oppfyller sine forpliktelser slik de er beskrevet i avtalen.

Handling 4.5: Evaluere 50/50-prosjektene

Det skal gjennomføres en følgeforskning for kollektivtransportprosjektene som er aktuelle for statlig delfinansiering gjennom "50/50-ordningen". Studien skal bidra til å dokumentere prosjektenes effekt på f.eks. utslipp, antall kollektivreiser, framkommelighet og byutvikling. Prosjektenes kostnad skal vurderes opp mot måloppnåelse. Hovedformålet vil være å etablere et faglig grunnlag ut fra norsk kontekst som kan brukes i framtidige konseptvalg, evaluere virkningen av ordningen med statlig delfinansiering og vurdere om praksis hittil har vært tilstrekkelig kunnskapsfundert. Innretningen og omfanget av studien skal vurderes nærmere.

De aktuelle kollektivtransportprosjektene er hovedsakelig i planleggingsfasen, og det vil ta tid før virkningene av utbyggingene kan evalueres. Studien vil derfor gå over en lengre periode. Samferdselsdepartementet vil vurdere modenheten for en slik evaluering i 2019.

Handling 4.6: Følge opp utvalgte problemstillinger fra byutredningene

Som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtaler er det utarbeidet byutredninger for hvert enkelt byområde med unntak av Oslo og Akershus, der utredningsbehovet er dekket gjennom konseptvalgutredningen for Oslo-navet. Byutredningene vil være et svært viktig grunnlag for arbeidet med areal- og transportpolitikken i byene framover. Kollektivtransportinfrastruktur og -tilbud, og stamnett for kollektivtrafikken er blant temaene som er vurdert. Arbeidet lokalt har vært gjennomført som et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og berørte fylkeskommuner og kommuner.

Statens vegvesen har lagt opp til at byutredningene gjennomføres i to trinn. Første trinn ble levert i desember 2017. Enkelte problemstillinger vil bli fulgt opp nærmere, som for eksempel drift av kollektivtransport. Det gjennomføres nå et andre trinn som grunnlag for etatenes arbeid med neste rullering av Nasjonal transportplan. Handling 3.1 omhandler også oppfølging av byutredningene, og de to handlingene må sees i sammenheng.

5 Utvikle toget til en attraktiv og kapasitetssterk ryggrad i kollektivtransportsystemet

Befolkningsvekst, demografi, økonomisk utvikling, lokal og regional arealutvikling, og politiske mål og prioriteringer vil prege det framtidige transportbehovet. Forventet transportbehov og togets rolle i det samlede transportsystemet ligger til grunn for langsiktig utvikling av jernbanen. Jernbanen er en viktig premissgiver for en konsentrert arealutvikling, både sentralt i byene, i byenes forsteder og i byenes omland. Togets konkurransefortrinn er hastighet, kapasitet, trafikksikkerhet og miljø. Toget er arealeffektivt, særlig når det gjelder transport av relativt mange reisende i og inn mot de største byene og mellom knutepunktene i byenes omland. Toget er en del av et samlet kollektivtransportnettverk, hvor toget frakter store persontransport-strømmer, mens annen kollektivtransport bidrar med flatedekning og mater til banebaserte løsninger.

Sammen med regionbusser og ekspressbusser står toget for en stor del av de lengre reisene. Togreisene går ofte gjennom flere fylker/regioner. Dette er en av årsakene til at staten har ansvaret for togtilbudet, mens fylkeskommunene har ansvaret for øvrig kollektivtransport. Målt i antall reisende har toget det største markedsgrunnlaget på mellomlange og korte reiser på det sentrale Østlandet, og særlig på reiser mellom Oslo og Akershus. Dette utgjør om lag 70 pst. av togreisene i Norge.

Staten har et samlet ansvar for togtilbudet og utviklingen av jernbanens infrastruktur. Regjeringen har gjennomført en omfattende omorganisering av jernbanesektoren. Om-organiseringen er gjort blant annet for å få et bedre tilbud gjennom en mer forretningsmessig

sektor med tydeligere ansvarsfordeling og økt konkurranse. For å legge til rette for konkurranse på mest mulig like vilkår, er sentrale funksjoner som salgs- og billetteringsløsninger, vedlikeholdstjenester og togmateriell skilt ut fra NSB. NSB står igjen som et rent operatørselskap på lik linje med andre operatørselskap. Etter hvert som togtrafikken på ulike strekninger konkurranseutsettes, forventes flere togoperatører. Det blir med andre ord flere aktører i jernbanesektoren.

1. januar 2017 ble Jernbanedirektoratet etablert. En høyt prioritert oppgave for direktoratet er å sørge for god koordinering og en helhetlig utvikling innenfor jernbanesektoren og overfor fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper. Direktoratet skal utarbeide og foreslå strategisk retning for utvikling av sektoren. Dette innebærer bl.a. utvikling av framtidig kundetilbud som grunnlag for prioritering av infrastrukturtiltak og materiellanskaffelser, og for senere konkurranseutsetting av trafikkpakker.

Hele 95 prosent av jernbanenettet er enkeltsporet. Oslo er navet i togtrafikken og ende-/startpunkt for en stor del av landets togtrafikk. I tillegg er jernbanenettet i Oslo-området høyt utnyttet av dagligreisende og godstrafikk, og kapasiteten her påvirker store deler av jernbanenettet. Dette gir sterke bindinger på hvordan togtilbudet kan settes sammen. Det er derfor viktig at dette planlegges slik at kapasiteten utnyttes best mulig. Ruteplanleggingen må derfor ha et helhetlig perspektiv, hvor tilbudet i ulike regioner og på de lange strekningene i mellom ses i sammenheng.

For å gjøre det samlede kollektivtransporttilbudet mest mulig attraktivt og kunderettet er det nødvendig med et godt samarbeid mellom jernbanesektoren og fylkeskommunene / de fylkeskommunale kollektivtrafikkselskapene. Dette er en sentral oppgave for Jernbanedirektoratet.

Framtidig transportbehov skal legges til grunn for utviklingen av et kundeorientert togtilbud. Toget betjener ulike markeder der de reisendes krav og behov er ulike. På korte reiser er frekvens viktigere enn komfort, mens på lange reiser er reisetid og komfort viktigere. Med dette som utgangspunkt ligger følgende prinsipper til grunn for utviklingen av togtilbudet:

	Bysentrum og forstad	Indre omland	Ytre omland
Avstand fra sentrum	0–20 km	20–50 km	50–100 (200) km
Punktlighet	95 %	95 %	95 %
Frekvens (minimum)	10 min. intervall	15/30 min. intervall*	30 min. intervall
Reisetid ombord	Litt viktig, bedre enn buss	Viktig, bedre enn buss	Veldig viktig, bedre enn bil
Reisekomfort	Ståplass maksimalt 15 min. i rush	Ståplass maksimalt 15 min. i rush	Sitteplass med arbeidsmulighet

*15 minutters intervall for stasjoner med høyt passasjergrunnlag, 30 minutters intervall for stasjoner med lavt/ moderat passasjergrunnlag.

Handling 5.1: Realisere gevinstene ved jernbanereformen

Som en del av arbeidet med jernbanereformen, har Samferdselsdepartementet kartlagt og vurdert forventede gevinster ved reformen. Dette omfatter bl.a.

- effektivisering innen drift og vedlikeholdsoppgaver
- mer effektiv bruk av samfunnets ressurser til kjøp av persontransport med tog
- bedre koordinering mellom togtilbudet og resten av kollektivtrafikken
- bedre utnyttelse av og raskere effektoppnåelse av infrastrukturinvesteringene

Samferdselsdepartementet vil gjennom etatsstyring og eierstyring følge opp arbeidet med gevinstrealiseringen.

Handling 5.2: Utforme en helhetlig strategi for det framtidige persontog-tilbudet

En rekke oppgaver som har vært ivaretatt av NSB, Jernbaneverket og SD, er nå samlet i Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal utarbeide og foreslå strategisk retning for utvikling av sektoren, herunder utvikling av framtidig kundetilbud som grunnlag for prioritering av infrastrukturtiltak og materiellanskaffelser, og som grunnlag for konkurranseutsetting av trafikkpakker. Direktoratet må samtidig sørge for at det utarbeides strategier for utvikling og bruk av den materiellflåten som er i statens eie i dag. Direktoratet skal derfor utforme en *helhetlig* strategi for det framtidige persontogtilbudet, basert på markedsbehov, kundeetterspørsel og øvrige krav til hva offentlig tjenesteforpliktelse med tog må dekke. Strategien skal angi hvilket materiell som må anskaffes når for å tilfredsstille transportbehovet i en gitt periode. For å kunne lage en slik helhetlig strategi, som ser tilbud, infrastruktur og materiell i sammenheng, vil direktoratet være avhengig av samarbeid med og tekniske innspill fra bl.a. Entur, Norske tog, og Bane NOR. De to sistnevnte skal utarbeide egne tekniske strategier for hhv. materiell og infrastruktur, som svarer ut direktoratets funksjonsbeskrivelser som materiellet må tilfredsstille.

Utvikle togtilbudet i samarbeid med resten av kollektivtrafikken

Jernbanedirektoratet har utarbeidet et handlingsprogram for hele jernbanesektoren, der prosjekter og tiltak prioriteres ut fra økonomiske rammer, prioriteringer, mål og strategier som framgår av Nasjonal transportplan 2018–2029. Jernbanedirektoratet ser her toget i sammenheng med øvrig kollektivtransport.

Jernbanedirektoratet skal samarbeide med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper om utvikling og samordning av togtilbudet og øvrig kollektivtrafikk. Dette samarbeidet innebærer blant annet samordning av ruteplaner, som sørger for gode overgangsmuligheter og god informasjon til de reisende. God ruteplanlegging er en forutsetning for effektiv trafikkavvikling.

Jernbanedirektoratet skal fortsette arbeidet med å framforhandle flerårige takstsamarbeidsavtaler med lokale myndigheter der det er behov for slike. Avtalene skal utvikles i en retning som gir alle parter incentiv til samarbeid om sømløse reiser, slik at de reisende får et minst like godt integrert tilbud som i dag. Jernbanedirektoratet skal også sørge for et godt avregningsgrunnlag, slik at tvister om avregning kan unngås og at transportkjøperne har et godt datagrunnlag å bygge sine analyser på. Se også omtale i kapitlet om organisering.

Handling 5.3: Utvikle et attraktivt togtilbud i og rundt de største by-områdene

Mulighetene til å utvikle og forbedre togtilbudet, er i de aller fleste tilfeller avhengig av utvidelser av infrastrukturkapasiteten. I Østlandsområdet vil i første omgang ferdigstillelsen av flere pågående prosjekter gi mulighet for tilbudsforbedringer, som f.eks. når Follobanen åpner eller den nye banen mellom Larvik og Porsgrunn tas i bruk. Prosjektene gir bedre driftsstabilitet og redusert reisetid etter hvert som de tas i bruk.

De langsiktige tilbudsforbedringene som bl.a. er beskrevet nærmere i Nasjonal transportplan 2018–2029, krever en rekke nye infrastrukturtiltak. Regjeringen har i planen prioritert store prosjekter som IC-utbyggingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen. Konseptvalgutredningen (KVU) om Oslo-navet, med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1), har gitt et grunnlag for videre planlegging av infrastrukturtiltak i Oslo, herunder ny jernbanetunnel for regiontog. For Bergensområdet er det ferdigstillelse av dobbeltspor Fløen–Bergen og Ulriken i 2021 som vil forbedre tilbudet. Nytt dobbeltspor mellom Arna og Stanghelle er prioritert i Nasjonal transportplan. Dette vil gi redusert reisetid på strekningen. I Trondheimsregionen har regjeringen prioritert elektrifisering av Trønderbanen og andre mindre tiltak som kan forbedre tilbudet. For Nord-Jæren har regjeringen prioritert etablering av nytt vendespor på Ganddal stasjon, som kan gi mulighet til et utvidet tilbud.

Ny rutemodell (R2027)

Jernbanedirektoratet har utarbeidet et forslag til ny rutemodell (R2027) som vil gi et betydelig bedre tilbud til togreisende på Østlandet, Jærbanen, Vossebanen og Trønderbanen. Disse tilbudsforbedringene i form av langt flere avganger er avhengig av flere små og store tiltak samlet i ulike effektpakker som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

R2027 og tilhørende infrastrukturtiltak kan særlig gi en økning i den totale kapasiteten på jernbanenettet i Oslo-området.

Et tydelig differensiert togtilbud i Oslo-området, med knutepunktstoppende tog på de nye dobbeltsporene og fullstoppende lokaltog på de gamle bynære dobbeltsporene, ble gjennomført med ruteendringene i desember 2014. Da ble 10-minutters frekvens for knutepunktstoppende tog (lange lokaltog og IC-tog) etablert på de nye dobbeltsporene mellom Lysaker og Asker, og Oslo S og Lillestrøm. Samtidig ble det etablert 15-minutters intervall på de gamle banene (Hovedbanen og Drammenbanen) mellom Lillestrøm, Oslo og Asker. Når Follobanen ferdigstilles i 2021, frigjøres det kapasitet på dagens bane mellom Ski og Oslo. Dette gir mulighet for en kraftig tilbudsforbedring for reisende fra lokaltogstasjonene på denne strekningen, tilsvarende tilbudsforbedringen på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Oslo S og på Drammenbanen til Asker. Ny Follobane gir en vesentlig redusert reisetid for alle tog i korridoren, unntatt de fullstoppende lokaltogene som skal trafikkere dagens bane mellom Ski og Oslo. Disse kan til gjengjeld få flere avganger enn i dag. Sammen med utbygging av dobbeltspor på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad og planskilt avgrening til Østre linje, som

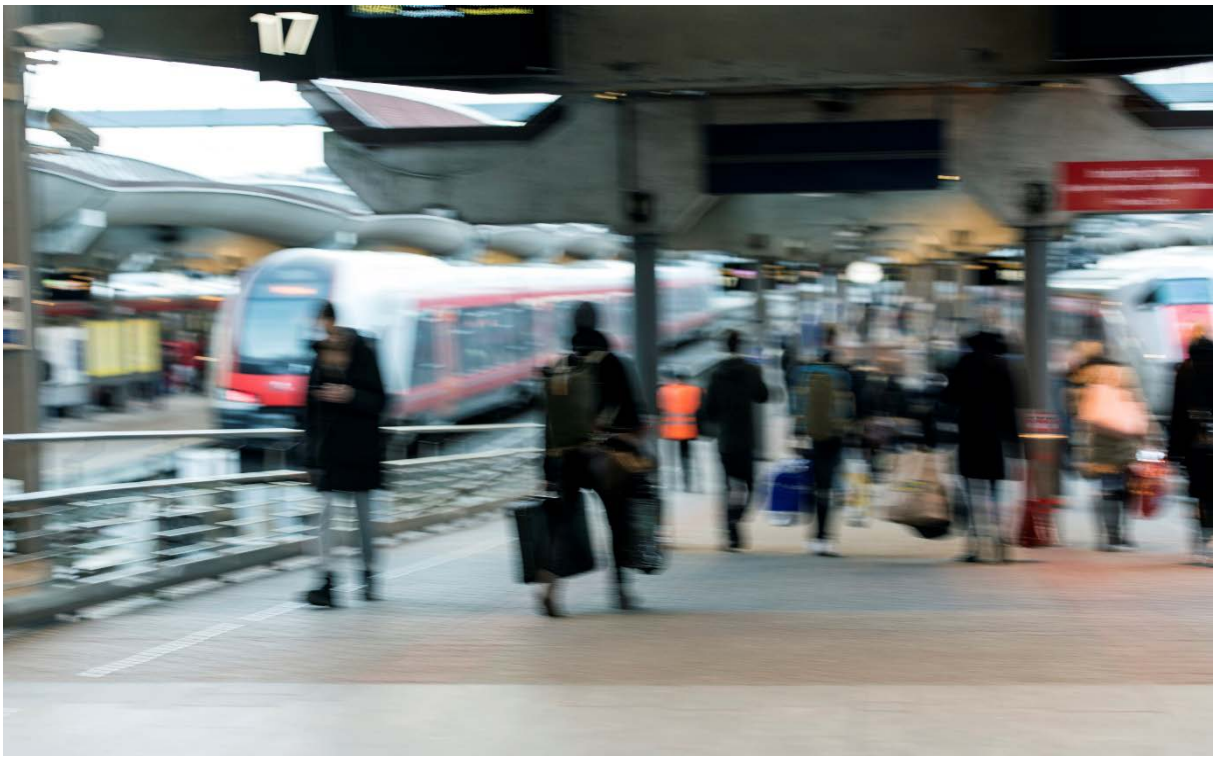
er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029, gir Follobanen økt kapasitet mellom Oslo og stasjonene fra Ski og sørover.

R2027 med tilhørende infrastrukturtiltak åpner for:

- 10-minutters intervall for fullstoppende lokaltog (linje L1/L2) Asker–Oslo S, Ski–Oslo S og Lillestrøm–Oslo S
- Forlengelse av dagens 15-minutters intervall på Jærbanen fra Sandnes til Ganddal
- 15-minutters intervall mellom Bergen og Arna og fortsatt tilnærmet timesintervall mellom Bergen og Voss, noe redusert reisetid mellom Bergen og Voss/Myrdal
- Styrket togtilbud og redusert reisetid i Trondheims-regionen som følge av elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og ny rutemodell for Trønderbanen.

Med 10-minutters intervall i Oslo-området oppnås såkalt nettverksfrekvens. Med dette menes at de reisende vil kunne oppleve kollektivtransporttilbudet som et sømløst nettverk, hvor ulempen ved å bytte mellom ulike tog, eller tog og andre kollektive transportmidler, anses som liten fordi frekvensen er høy og ventetiden kort. Med 10-minutters intervall er det enklere og mer attraktivt med bussmating til togstasjonene, da behovet for koordinering av avgangstider forsvinner, og de reisende vil oppleve at “det går alltid et tog”.

Etableringen av kvartersfrekvens på Jærbanen (Stavanger–Sandnes) har økt antall reisende betydelig. Bane NOR skal på bestilling fra Jernbanedirektoratet utarbeidet en kommunedelplan for strekningen Sandnes–Nærbø. Videre skal Jernbanedirektoratet utarbeide en KVU for strekningen Nærbø–Egersund.



Knutepunktutvikling

Jernbanen må videreutvikles som ryggrad i transportsystemet og det må legges opp til «mate-ordninger» til sentrale jernbaneknutepunkt. Jernbanedirektoratet skal medvirke til et helhetlig kollektivtransportsystem og legge til rette for sømløse overganger mellom tog og øvrige kollektivtransportmidler. Knutepunktene må tilby enkle og effektive overganger med universell utforming og utvikles i tråd med veileder for knutepunkt utarbeidet av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, og KS. Bane NORs parkeringsstrategi med oppfølgende strategier for enkelte banestrekninger må inkluderes i videre arbeid. Føringene fokuserer på innfarts-parkering for bil, elbil og sykkel.

Innfasing av nytt togmateriell

I desember 2015 innvilget Samferdselsdepartementet restverdisikring for anskaffelse av 44 nye FLIRT-togsett, som skal innfases i perioden 2017–2020 for å styrke togtilbudet i og rundt byområdene. Tolv av togsettene skal gi mer kapasitet til de lange lokaltogstrekningene. Gjøvikbanen og Vossebanen vil i perioden 2017–2019 få erstattet det gamle materiellet som har nådd sin tekniske levetid. Nytt materiell vil gi bedre komfort til de reisende på disse to strekningene, samtidig som at regulariteten og punktligheten vil kunne bedres på grunn av høyere materiellpålitelighet. I Nasjonal transportplan 2018–2029 signaliserte regjeringen at den vil legge til grunn nullutslippsløsninger i alle framtidige offentlige materiellanskaffelser i jernbanen. Ved kjøp av nytt rullende materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillater det.

Handling 5.4: Utlyse konkurranser om å drifte persontogtilbudet

Hovedmålene med jernbanereformen er å få en mer effektiv og kundeorientert jernbanesektor og gi jernbanens brukere (både passasjerer og næringsliv) et bedre togtilbud. For å skape et best mulig persontogtogtilbud, skal persontogtilbudet gradvis konkurranseutsettes. De to første trafikkpakkene som skal lyses ut, er trafikkpakke Sør og trafikkpakke Nord. Trafikk-avtalene skal innrettes slik at togselskapet som vinner konkurransen får gode incentiver til å utvikle togtilbudet og markedet, samtidig som trafikken driftes mest mulig effektivt. For å sikre kontinuitet i togtilbudet, vil direktekjøp være nødvendig fram til alt av persontogtjenester er konkurranseutsatt. Jernbanedirektoratet vil derfor ha direktekjøpsavtaler med hhv. NSB og NSB Gjøvikbanen i perioden 2018–2022.

Handling 5.5: Utrede mulighetsrommet for to timers grunnrute på fjerntog-strekningene

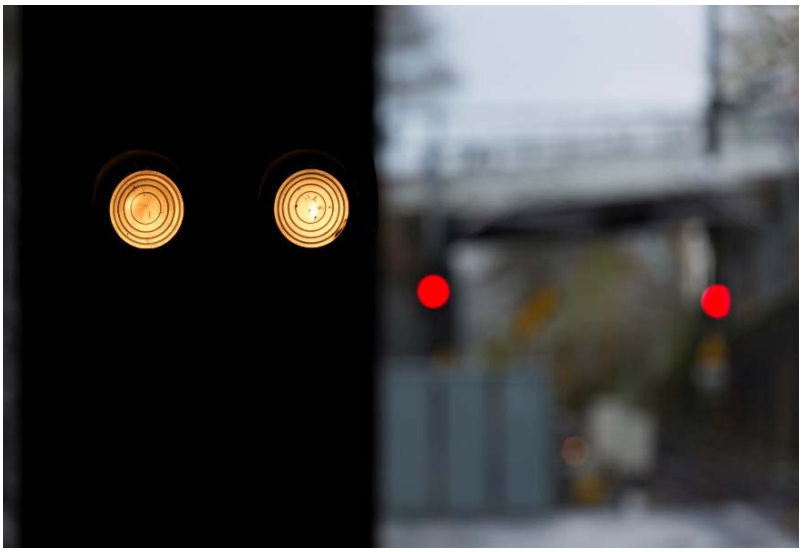
Fjerntogstrekningene utgjør et viktig supplement til bil, buss og fly for reisende mellom de største byene og underveismarkedet. Toget utgjør et viktig kollektivtransporttilbud mellom de største byområdene og steder/byer underveis, så vel som til ferie- og fritidsdestinasjoner, spesielt i fjellområdene. De store investeringene i jernbaneinfrastrukturen som enten er i gang eller som er planlagt startet opp, gir også mulighet for tilbudsforbedringer på fjerntog-strekningene. Infrastrukturinvesteringene kan gi mulighet for flere avganger og kortere reisetid. Jernbanedirektoratet skal utrede mulighetsrommet for å få til tilbudsforbedringer som totimers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, og en vurdering av de andre fjerntogstrekningene Oslo–Stockholm, Trondheim–Bodø og Oslo–Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkpakker.

Handling 5.6: Lage en plan for timesintervall Oslo–Gjøvik

Jernbanedirektoratet skal lage en plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timesintervall i grunnrute mellom Oslo og Gjøvik. I denne forbindelse skal direktoratet vurdere en eventuell omprioritering av rekkefølgen i utbygging av ERTMS (European Rail Traffic Management System) i norsk signalplan.

Handling 5.7: Koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av jernbaneinfrastruktur

Jernbaneverket og NSB har tidligere koordinert samferdselsaktørene ved større planlagte togstoppsperioder, jf. samarbeidsprosjektet *Sømløst i Sør*. I en situasjon med flere tog-operatører vil det være enda viktigere at Bane NOR som infrastrukturforvalter tar en tydelig leder- og koordineringsrolle for å sørge for planlegging og samordning av nødvendige togstopp. Koordinering av samferdselsaktørene er en viktig del av dette arbeidet, for å legge til rette slik at de reisende blir godt ivaretatt og at vegnettet blir minst mulig belastet når jernbanen skal stenges. Jernbanedirektoratet må, som ansvarlig for å koordinere sektoren, delta aktivt i dette arbeidet.



6 Framkommelighet for kollektivtransporten

Ett av hovedmålene for transportpolitikken er bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet. Fortsatt økonomisk vekst og befolkningsvekst gir økt etterspørsel etter person- og næringstransport. Med stadig økende urbanisering er det allerede mangel på kapasitet i kollektivtransportsystemet i flere byområder. Den forventede befolkningsveksten er høyest i de områdene hvor presset allerede er størst på transportsystemet. Oslo-området er i en særstilling, og her vil framkommelighetsutfordringene trolig bli størst. Med den raske befolkningsveksten i byområdene blir det viktig å bygge effektive løsninger for kollektivtransport i byområdene. Samtidig blir det viktig å utvikle effektive forbindelser mellom landsdeler og regioner, og kople bo- og arbeidsmarkeder tettere sammen.

Kollektivtransporttilbudet må videreutvikles for å kunne håndtere transportbehovene som befolkningen og næringslivet har. Tilstrekkelig kapasitet i transportnettet er nødvendig for å legge til rette for god framkommelighet og pålitelig kollektivtransport. Et attraktivt kollektivtransporttilbud er også viktig for omstillingen mot et lavutslippssamfunn og for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil i de ni største byområdene.

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter har gjennomført en omfattende utredning av behovet for framtidig kapasitet i kollektivtrafikken i Oslo-området, KVU Oslo-navet. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) av utredningen. Konseptvalgutredningen og den eksterne kvalitetssikringen konkluderer med at det er behov for bygging av både ny metrotunnel og ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Utredningen og kvalitetssikringen gir regjeringen et grunnlag for videre planlegging. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er ny regiontogtunnel prioritert. Ny T-banetunnel er et aktuelt 50/50-prosjekt. Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å sette i gang arbeidet med planlegging av ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.

God framkommelighet er avgjørende for å utvikle en velfungerende og pålitelig kollektivtransport i byområdene som framstår attraktivt for de reisende hver dag, hele året. Reisevaneundersøkelsen for 2013/2014 viser at både reiselengde og -tid har økt for daglige reiser siden tidlig på 1990-tallet. Det er dermed desto viktigere å legge til rette for at kollektivtransportreiser gjennomføres mest mulig effektivt, og sørge for god framkommelighet for kollektivtransporten. Det er et mål at de ulike transportslagenes konkurransefortrinn utnyttes og at arealeffektive transportmidler prioriteres i byområder. Dette kan redusere reisetiden til kollektivtrafikantene og gjøre kollektivtransporten mer konkurransedyktig i forhold til bil og andre transportslag.

Et universelt utformet transportsystem har særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelser, samtidig som det bidrar til bedre mobilitet også for andre. At det er enkelt å komme seg inn på bussen og å skifte transportmiddel, gjør at flere kan reise kollektivt. For å gjøre kollektivtransport enklere er det behov for at den reisende møter sammenhengende, universelt utformede reisekjeder. Utformingen av busser og tog, og oppgradering av holdeplasser og terminaler, er prioriterte tiltaksområder. Det er dessuten behov for en mer helhetlig satsing på å gjøre reisekjeder sammenhengende. Sentrale elementer i reisekjeden er vintervedlikehold med god standard, riktig belysning og gode kontraster, god adkomst til holdeplasser og enkle bytteforhold i knutepunktene.

I mange tilfeller forutsetter oppgradering av reisekjeder samarbeid mellom statlige etater og virksomheter, kommuner, fylkeskommuner og private aktører, som alle har ansvaret for ulike elementer i kollektivtransportsystemet.

Handlinger direkte knyttet til jernbane omtales nærmere i kapittel 5.

Handling 6.1: Bygge kollektivfelt

For at busser og andre kollektive transportmidler skal ha høy punktlighet og være et attraktivt og pålitelig framkomstmiddel, er det nødvendig at kollektivfelt har tilstrekkelig kapasitet i områder med mye trafikk. God framkommelighet kan også bidra til å styrke ekspressbussenes konkurranseevne. Kollektivfelt langs riksveg i de ni største byområdene er aktuelle tiltak som kan finansieres av statlige midler gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

Handling 6.2: Vurdere framkommeligheten i kollektivfeltene

Det er nødvendig å benytte kunnskap om eksisterende kollektivfelt og vurdere om, hvor og når kollektivfeltene er så utnyttet at framkommeligheten for kollektivtrafikken svekkes. Statens vegvesen utfører bl.a. systematiske tellinger av kjøretøy i kollektivfelt på utvalgte strekninger i de fire største byområdene. Med utgangspunkt i tilgjengelig faktagrunnlag skal Statens vegvesen løpende vurdere framkommeligheten i kollektivfelt og sette inn nødvendige tiltak dersom framkommeligheten til kollektivtransporten blir for dårlig. Lokale myndigheter har fått avgjørende innflytelse over nullutslippsbilenes tilgang til kollektivfelt.

Handling 6.3: Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser

Innfartsparkering, inkludert sykkelparkering, kan være viktig for å øke tilgjengeligheten til kollektivtilbudet og få ned bilandelen i sentrumsområder. Statens vegvesen og Bane NOR skal derfor tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser i områder der det er hensiktsmessig. Etablering av innfartsparkering skal prioriteres i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 og Jeløya-plattformen. Det er imidlertid viktig å ta hensyn til bussenes framkommelighet, samt vurdere innfartsparkering i bynære områder opp mot byutvikling for øvrig og alternativ bruk av areal til f.eks. nærings- eller boligformål. God parkeringstilgjengelighet for bil ved knutepunkter kan videre føre til at enkelte reisende bruker bil framfor å gå eller sykle til bussen eller toget. Trygg og tilgjengelig sykkelparkering bør derfor også vektlegges når Statens vegvesen og Bane NOR skal tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser.

Handling 6.4: Definere stamnett for kollektivtransporten

Det er et fylkeskommunalt ansvar å definere et stamnett for kollektivtransporten. For å legge til rette for mobilitet og en overgang fra bil til kollektivtransport, er det viktig å fastsette et overordnet stamnett med høyfrekvente linjer og tydelige knutepunkter der det ikke allerede er definert.

Handling 6.5: Bidra til at det utarbeides felles planer for sammenhengende reisekjeder

Transportetatene skal samarbeide med kommuner, fylkeskommuner og private aktører for å tilrettelegge for sammenhengende reisekjeder. Statens vegvesen er gjennom sektoransvaret koordinator for arbeidet med universell utforming i vegsektoren og har videre ansvaret for koordinering av transportetatene i dette arbeidet.

Handling 6.6: Utrede bedre løsninger for bussframkommelighet i kryss

Statens vegvesen utreder muligheter for bedre løsninger for bussframkommelighet i kryss. Hensikten med prosjektet er å vurdere alternative kryssløsninger for en aktiv prioritering av kollektivtransporten i framtiden.

Handling 6.7: Vurdere kontantfrihet om bord

Kontantfri betaling kan spare tid og gjøre kollektivreisen hurtigere og mer punktlig. Trygghet for sjåføren er også et argument som er fremmet i denne sammenheng. Mange tiltak er allerede implementert, som å for eksempel tilby løsninger for å kjøpe billett og periodekort med mobiltelefon eller over internett, benytte reisekort der de reisende kan fylle på beløp på forhånd, øke antall kommisjonærer og gjøre det dyrere å kjøpe billetter om bord. Samferdsels-departementet vil vurdere om det kan være aktuelt å innføre kontantfrihet om bord på busser, sett i lys av bestemmelsene om bruk av kontanter som betalingsmiddel, jf. finansavtaleloven § 38 tredje ledd.

7 Knutepunktutvikling

Et knutepunkt kan defineres som steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre, og hvor det foretas omstigning/bytte av kollektive transportmidler. Knutepunkt-utvikling er et viktig virkemiddel for å legge til rette for et godt kollektivtransporttilbud. Lokalisering gjennom blant annet fortetting rundt knutepunkter er et viktig premiss for å lykkes med god knutepunktutvikling. Videre bør informasjon og design av byttepunktet være gjennomgående, enhetlig og konsekvent, med logiske løsninger. Det bør være enkelt å finne fram til riktig transportmiddel på riktig holdeplass eller plattform. At informasjon er lett å finne og forstå, er spesielt viktig for brukere med alle typer funksjonsnedsettelser.

Den raske teknologiske utviklingen vil få betydning for knutepunktene gjennom alt fra sanntids-informasjon og mobilapplikasjoner som benyttes i dag, til framtidens digitalisering, autonome kjøretøy og mobilitet som tjeneste. Dette vil kunne ha betydning for arealbehovet og for knute-punktets rolle i framtidens transportsystem. For å ivareta dette er det viktig at knutepunkt-utviklingen skjer på bakgrunn av informerte valg og med et teknologiperspektiv.

Ansvar for drift og vedlikehold følger direkte av infrastruktureieransvaret, med unntak av elektronisk ruteinformasjon. I tilfeller hvor knutepunktene inkluderer flere transportformer eller hvor kommunal, fylkes- og/eller statlig veg krysser hverandre, bør det inngås særskilt avtale om ansvars- og kostnadsdeling før arbeidene starter, samt avtale som viser ansvars-fordelingen for drift og vedlikehold av de ulike delene av knutepunktet.

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, utbygging og drift av knutepunkter på riksveg. Statens vegvesen har også ansvaret for kollektivknutepunkter med direkte avkjørsel fra riksveg eller som er tenkt etablert med direkte adkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikk-tekniske årsaker lokaliseres i umiddelbar nærhet med adkomst fra en annen veg. Dette omfatter også kollektivknutepunkter på statlige ferjeleier. For knutepunkt på riksvegstrekninger som bygges ut av Nye Veier AS, fastsettes ansvarsforhold i avtale mellom staten og selskapet. Langs fylkesveg er fylkeskommunen ansvarlig, og langs kommunal veg er det kommunen som har ansvaret.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å initiere, utvikle og presentere forslag som angår utvikling av jernbanen som en del av det samlede transportsystemet. Bane NOR SF eier og forvalter foretakets eiendommer i tilknytning til knutepunkter. De skal avklare framtidig arealbehov og sikre en forsvarlig arealdisponering på grunnarealer og i bygg som er eller vil bli viktige for jernbanedriften. Videre har Bane NOR ansvaret for planlegging og utvikling av infrastruktur-prosjekter iht. avtaler med Jernbanedirektoratet hvor knutepunktene/stasjonene inngår.

Ser man bort fra jernbanen, er investeringsbehovet for knutepunkter og etablering av innfarts-parkeringsplasser beregnet til om lag 10 mrd. kr i planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029.

Handling 7.1: Følge opp knutepunktveilederen

Statens vegvesen har sammen med Jernbanedirektoratet og KS utarbeidet en veileder for helhetlig knutepunktutvikling med beskrivelse av ansvarsdeling, råd om arbeidsprosessen, prinsipper for utforming og retningslinjer for samfunnssikkerhet ved knutepunkter. Kommuner, fylkeskommuner og andre interessenter har blitt forelagt et utkast av veilederen til uttalelse. Veilederen ble presentert i februar 2018. Den vil legge grunnlaget for den videre oppfølging fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og lokale myndigheter.

Handling 7.2: Oppgradere jernbanestasjoner

Jernbanenettet består av 336 stasjoner med stor variasjon i antall av- og påstigninger. I dagens jernbanenett foregår om lag 7 pst. av alle av- og påstigninger på en universelt utformet stasjon. Intensjonen med rammen for programområdet stasjoner og knutepunkter sammen med andre større utbyggingsprosjekter som er omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029, er å legge til rette for at om lag 44 pst. av alle av- og påstigninger vil kunne foregå på en universelt utformet stasjon i 2029. I tillegg er det rom for at samtlige jernbanestasjoner kan få et universelt utformet informasjonssystem.

For eksisterende togstasjoner der det ikke planlegges vesentlige endringer eller bygging av ny stasjon, er strategien å oppgradere for å bedre tilgjengeligheten. Ved oppgradering av stasjonene i perioden 2018–2029 legges følgende kriterier til grunn for prioritering:

- Antall på- og avstigninger
- Sikkerhetsforhold på og ved stasjonen
- Universell utforming som kan påvirke punktligheten
- Publikumsrettede fasiliteter
- Kapasitet på stasjonen for de reisende

Nærmere konkretisering av tiltak for oppgradering av jernbanestasjoner er presentert i Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018–2029.

Handling 7.3: Oppgradere knutepunkter og holdeplasser langs riksveg

Statens vegvesen skal oppgradere holdeplasser og knutepunkter langs riksvegnettet til å bli universelt utformet. Antall holdeplasser og knutepunkt som skal oppgraderes, omtales i handlingsprogrammet som løper fra 2018. Statens vegvesen har rutiner for gjennomgang av universell utforming i prosjekter under planlegging og for ferdige anlegg.

Det gjennomføres tiltak for universell utforming i forbindelse med bygging og utbedring av holdeplasser, knutepunkter og stasjoner. Regjeringen har satt av betydelige midler til bymiljøavtalene/ byvekstavtalene og Belønningsordningen i planperioden. Tilrettelegging for kollektivtransport, syklister og fotgjengere er viktige satsingsområder i avtalene, og det vil i den forbindelse bli gjennomført tiltak for bedre knutepunkt og holdeplasser i de ni største byområdene.

I planperioden har regjeringen satt av midler innenfor programområdepotten til kollektivtiltak og universell utforming på riksvegnettet. Midlene skal benyttes utenfor de ni byområdene som omfattes av bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Oppgradering av holdeplasser, kollektiv-knutepunkt og ferjesamband med tilhørende gangadkomster på reisekjeder med mange trafikanter i byer og tettsteder, skal prioriteres.

Det er om lag 6 500 holdeplasser langs riksvegnettet, og det er anslått at om lag 700 er universelt utformet. Det legges opp til at ytterligere 370 vil bli universelt utformet i handlingsprogramperioden 2018–2023. Statens vegvesen, Bane NOR, fylkeskommuner og kommuner samarbeider om å kartlegge og utarbeide tiltaksplaner for viktige knutepunkter. Fylkeskommunene har det overordnede ansvaret for samarbeidet, koordinering og utpeking av viktige knutepunkt.

Handling 7.4: Oppdatere fagmateriell om universell utforming av veger og gater

Håndbok V129 om universell utforming ble utgitt i 2014. Den ble laget for å bidra til oppfyllelsen av målet om et universelt utformet transportsystem i Nasjonal transportplan 2014–2023, og var en del av kompetanseoppbyggingen i Statens vegvesen. Universell utforming er i den senere tid blitt bedre integrert i de ordinære planleggingsprosessene. Det skal gjøres en oppdatering av eksisterende fagmateriell om universell utforming av veger og gater.

Handling 7.5: Vurdere mer samordning av assistanseordninger for passasjerer

Krav om assistanseordning for passasjerer med redusert mobilitet er en del av EUs passasjerrettighetsforordninger. Assistanseordninger er etablert på alle lufthavner, på utvalgte jernbanestasjoner og på tre knutepunkter for buss. Koordinerte assistanseordninger og en mulig felles bestillingsordning for assistansetjenestene for de ulike transportmidlene, vil gjøre det enklere for passasjerer å gjennomføre en reise på tvers av transportsektorene. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal derfor involvere Bane NOR, Avinor og andre berørte aktører for å vurdere mulighetene til å etablere en felles bestillingsordning med koordinering av assistanse i utpekte knutepunkter. Erfaringer fra etablerte assistanseordninger skal benyttes som grunnlag i vurderingen.

8 Kompetanse om kollektivtransport

Behovet for kompetanse innen kollektivtransport er stort og omfatter flere fagområder. Kompetanse om planlegging og utvikling av gode kollektivtransportløsninger, og samordnet areal- og transportutvikling der byutvikling og kollektivtrafikk ses i sammenheng, er sentralt. I tillegg er det behov for mennesker med kompetanse til å drive tilbudet, som bussjåfører, signalmontører og lokomotivførere. Videre er klima- og miljøkompetanse i forbindelse med innkjøp av kollektivtransporttjenester også viktig.

Det er bred politisk oppslutning om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Kompetanse om hvordan vi kan nå dette målet på en effektiv måte, samtidig som mobiliteten for befolkningen ivaretas, er sentralt. I dette ligger det behov for kunnskap om hva som kjennetegner et attraktivt kollektivtransporttilbud, påvirkning på klima- og miljø, hvilke rammebetingelser for biltrafikken som gir best effekt, og hva slags arealpolitikk som bør føres.

Samferdselsdepartementet vil gjennom FoU-innsatsen i etatene og gjennom Norges forskningsråd bidra til å videreutvikle kompetanse på null- og lavutslippsteknologi i transportsektoren.

Kollektivtrafikken har ulike roller i ulike deler av landet. I de største byene er buss og bane vesentlige for å gi funksjonelle og velfungerende byer. I distriktene vil personbilen fortsatt være dominerende. Dette krever ulik innretning av tilbudet på ulike steder, og ulikt behov for kompetanse. Tradisjonelt er det lagt mye vekt på den tekniske siden av kollektivtransporten,

enten det gjelder sporarrangementet på en jernbanestasjon eller omfattende logistikk-operasjoner for en bussoperatør. Kompetanse om markedsbehov og kundeinnsikt er også nødvendig.

Togtrafikken skal konkurranseutsettes. Å kjøpe persontransport med tog gjennom konkurranse, krever at Jernbanedirektoratet bygger opp nødvendig kunde- og markedsinnsikt. Jernbanedirektoratet vil identifisere framtidig persontransportmarked, gjennomføre markedsanalyser og se på reiseatferd og reisevaner/preferanseundersøkelser. Sammenhengen mellom utviklingen av togtilbudet og det lokale og regionale kollektivtransporttilbudet, krever en kontinuerlig utvikling av kunnskap om marked og kundenes behov. Sammen med Urbanet Analyse har Jernbanedirektoratet fått utviklet et modellverktøy for å kunne vurdere potensialet for utvikling av togtilbudet i nye markeder.

Det er viktig med kompetanse om digitalisering for å utvikle og ta i bruk ny teknologi. I løpet av de siste årene har det skjedd store endringer i hvordan de reisende finner informasjon om tilbudet og kjøper billetter. Digitale løsninger vil også være viktige for å utvikle sammenhengende mobilitetsløsninger, hvor kollektivtrafikken er koblet tettere sammen med f.eks. bildelingsordninger eller bysykler.

Selv om den teknologiske utviklingen går raskt mot stadig mer selvkjørende kjøretøy, vil det trolig være et stort behov for mennesker til de daglige driftsoppgavene. En kartlegging Urbanet analyse har gjort for NHO Transport anslår at det vil være behov for 14 000 nye bussjåfører i perioden fram til 2030[4]. Det vil være viktig å få rekruttert voksne kandidater.

Den demografiske utviklingen tilsier at det blir flere eldre. De fleste ønsker å klare seg selv så lenge som mulig. Universell utforming av transportsystemet kan legge til rette for dette. Universell utforming kommer særlig eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne til gode, men også andre reisende får et bedre tilbud når løsningene er universelt utformet, som f.eks. reisende med mye bagasje eller barnevogn i lavgulvsvogner. Økt kompetanse om løsninger som gir et mer tilgjengelig transportsystem, er viktig.

Handling 8.1: Oppdatere Håndbok 123 Kollektivhåndboka

Håndbok 123 Kollektivhåndboka er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie om tilrettelegging av kollektivtransport på veg. Statens vegvesen skal gjøre en enkel oppdatering av Kollektivhåndboka i tråd med nyeste versjon av veg- og gatenormalene.

Handling 8.2: Bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport

Statens vegvesen skal være pådriver for at kollektivtransport er en integrert del av relevante utdanninger. Statens vegvesen skal videre bidra til å sikre at det finnes et tilstrekkelig tilbud om kurs i kollektivtransport på norske universitet og høgskoler som dekker både detaljert planlegging av kollektivtransport og kollektivtransport som en del av en helhetlig samfunns-

[4] Urbanet Analyse Rapport 88/2016 – Framtidig behov for sjåførrekruttering til kollektivtransporten

planlegging. Jernbanedirektoratet skal også bidra i dette arbeidet. Statens vegvesen skal også tilby kurs og seminarer til eget personell i tilrettelegging for kollektivtransport på veg.

Handling 8.3: Bidra til at det finnes gode møteplasser for faglig utveksling innen kollektivtransport

Samferdselsdepartementet og underliggende etater skal være pådrivere for gode møteplasser som bidrar til utveksling av erfaringer og kompetanse.

Handling 8.4: Følge opp forskningsbehov og formidle forskningsresultat

Samferdselsdepartementet og underliggende etater skal følge opp forskningsbehov, og formidle resultat fra forskning innen kollektivtransport, for eksempel forskningsprogrammet Transport 2025, som bidrar til ny kunnskap og innovasjoner for framtidens transportsystemer. Et eksempel på prosjekt innenfor forskningsprogrammet er "Smart tilbringertransport", som ble startet opp i 2017. Den overordnede ideen i prosjektet er å utvide jernbane- og andre kollektivtilbud med en autonom og sømløs tilbringertjeneste som sørger for dør-til-dør transport og bidrar til en grønn omstilling.

Handling 8.5: Bidra til å videreutvikle Tiltakskatalog.no

Statens vegvesen skal bidra til å videreutvikle www.tiltakskatalog.no. Tiltakskatalog.no gir oversikt over en rekke miljø- og klimatiltak som kan benyttes for å begrense negative virkninger av vegtrafikken i byer og tettsteder. Tiltaksbeskrivelsene er basert på forskning og oppdateres med jevne mellomrom. Katalogen inneholder lenker til andre miljø- og transportrelaterte informasjonskilder (miljøfakta, lovverk, forskningsinstitusjoner med mer).

Handling 8.6: Utdanningsstøtte fra Lånekassen for å få personer til å ta bussjåførutdanning

Voksne bussjåførkandidater får utdanningsstøtte fra Lånekassen fra og med undervisningsåret 2018–2019.

Handling 8.7: Bedre kompetansen om universell utforming

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal bidra til økt kunnskap om universell utforming. Deltagelse i utarbeidelse av standarder, dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner i egne fora og deltakelse i transportnettverket i regi av statens kompetansesenter for deltakelse og tilgjengelighet (Deltasenteret), er tiltak som vil bidra til å bygge kompetanse. Dette arbeidet er løpende.

9 Bedre statistikk og beregningsmetoder

Kunnskap om status og grunnlag for vurdering av utviklingstrekk er nødvendig for planlegging og tilrettelegging i transportsektoren. Både Samferdselsdepartementet og transportetatene er betydelige brukere og bestillere av data for beregning av framtidig transportetterspørsel. Denne kunnskapen er viktig for å kunne vurdere hvordan ulik virkemiddelbruk påvirker behovet for transport – og hvordan transporttilbudet påvirker etterspørselen. Kunnskapen er også viktig for å kunne vurdere hvordan klima- og miljøpåvirkningen av transport kan bli i ulike framtidsbilder. Statistikk og beregningsmetoder må utvikles kontinuerlig.

Samferdselsdepartementet har en løpende avtale med SSB om å utarbeide statistikk som omfatter all rutegående transport med buss, båt, jernbane og sporvei/forstadsbane. Formålet med kollektivtransportstatistikken er løpende oppdaterte strategiske nøkkeltall om kollektivtransporten som kan være til nytte for bransjen, lokale og sentrale myndigheter, og kollektivplanleggere på ulike nivåer. Sammen med Statens vegvesen og SSB følger Samferdselsdepartementet opp statistikken med jevne mellomrom og vurderer behovet for eventuell videreutvikling.

Handling 9.1: Forbedre transportmodeller og videreutvikle kollektivmodul i regional persontransportmodell (RTM)

Transportetatene arbeider kontinuerlig med å forbedre transportmodellene. Dette inkluderer:

- Utvikle ny etterspørselsmodell.

- Forbedre data på hastighet og forsinkelser på biltrafikk og kollektivtransport, transportarbeid og linjeprofildata for kollektivtransport. I arbeidet med ny etterspørselsmodell er det samlet inn data om forsinkelser for biltrafikk og kollektivtransport. Det pågår kontinuerlig arbeid med å forbedre datagrunnlaget for kollektivtransport for å verifisere transportmodellene.
- Forbedre tekniske løsninger for å utnytte ruteplanleggingssystemene til kollektivselskapene som grunnlag i transportmodellene. Jernbanedirektoratet gjennomfører et prosjekt for å etablere bedre rutebeskrivelser til transportmodellene.
- Bedre registrering av biltrafikk (fortløpende videreutvikling). Antallet trafikkregistreringspunkter øker kontinuerlig.

Handling 9.2: Videreutvikle samfunnsøkonomiske analysemetoder og tilrettelegge for bedre samordning mellom Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Kystverket

Transportetatene vil arbeide videre med å utvikle de samfunnsøkonomiske metodene. Det er også en viktig oppgave å sikre god samordning mellom etatenes verktøy og sammenlignbare analysegrunnlag.

Handling 9.3: Gjennomføre en ny nasjonal verdsettingsundersøkelse

Transportetatene og Avinor finansierer en ny nasjonal verdisettingsundersøkelse, der de første resultatene er planlagt å foreligge rundt årsskiftet 2018/19. Verdsettingsundersøkelsen omfatter å oppdatere og etablere enhetspriser (eksempelvis for reisetid, komfort, trengsel og helse) til bruk i samfunnsøkonomiske analyser av transporttiltak.

Handling 9.4: Samle eksisterende nasjonal, relevant statistikk om kollektivtransport og videreformidle den i et kollektivregnskap

Statens vegvesen skal årlig publisere et kollektivregnskap. Første utgave kom i 2016. Kollektivregnskapet er en sammenstilling av eksisterende nasjonal statistikk om kollektivtransport. Jernbanedirektoratet skal bidra med data for togtrafikken.

Handling 9.5: Øke kunnskapen om klimagassutslipp per passasjerkilometer og tonnkilometer

Samferdselsdepartementet har engasjert SSB til å vurdere mulige indikatorer for gjennomsnittlige direkte klimagassutslipp per passasjerkilometer og tonnkilometer. SSB har utviklet indikatorer for vegtransport og skal jobbe videre med å utvikle tilsvarende indikatorer for de andre transportformene.

Handling 9.6 Gjennomføre FoU-program om Bedre by

Det overordnede målet for dette FoU-programmet i Statens vegvesen er å frambringe et godt faglig grunnlag for å utvikle verktøy som kan prioritere tiltak og virkemidler som bidrar til å nå de nasjonale målene for bytransport. Det skal gi et bedre kunnskapsgrunnlag for endret transportmiddelfordeling i byer.

10 Reiseplanlegging og billettering

Lett tilgjengelig og pålitelig informasjon om kollektivreiser og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransporten. Staten bidrar til dette på flere områder, gjennom:

- å fastsette standarder for innhenting og tilgjengeliggjøring av rutedata
- å fastsette standarder for elektronisk billettering
- å utvikle og drifte en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste og bak-systemer for denne tjenesten
- å drifte sentrale tjenester knyttet til elektronisk billettering

De statlige initiativene knyttet til utvikling og drift av en nasjonal konkurransenøytral reiseplan-leggingstjeneste og tjenester innen elektronisk billettering, er samordnet i Entur AS, som er heleid av staten. Entur har også ansvaret for salg og billettering for jernbane, slik at passasjerene skal kunne kjøpe togbilletter like enkelt og sømløst som i dag, også med flere tilbydere av persontransporttjenester.

Ansvaret for finansiering av tjenestene knyttet til reiseplanlegging og billettering og å fastsette standarder på området, er samordnet i Jernbanedirektoratet.

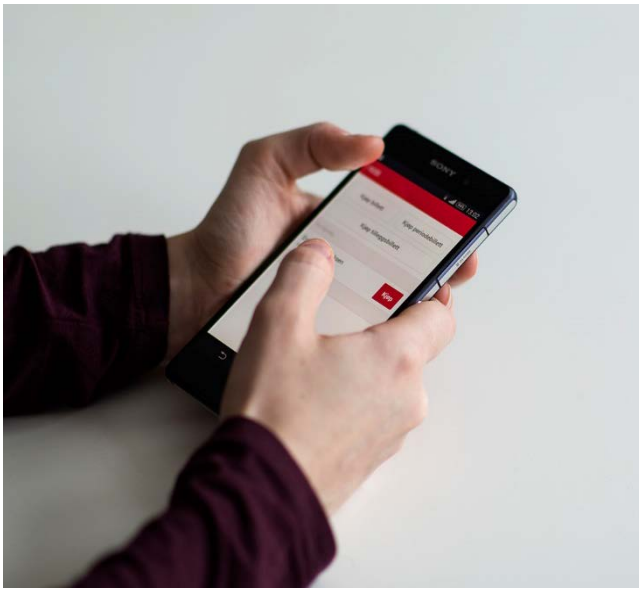
En nasjonal, konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste ble satt i drift av Entur i november 2017. Tjenesten omfatter også mulighet for kjøp av billett som omfattes av takstsamarbeid mellom jernbanen og fylkeskommunal kollektivtransport.

Handling: 10.1 Videreutvikle standarder og tjenester knyttet til reiseplanlegging og billettering

Reiseplanlegging og billettering er områder der internasjonalt regelverk, teknologiutvikling og tjenester er i rask utvikling. For å bidra til gode tjenester som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt, skal Jernbanedirektoratet bidra til å videreutvikle standardene staten fastsetter og tjenestene staten leverer, etter hvert som ny teknologi gjør det mulig å etablere effektive tjenester.

Handling 10.2: Legge til rette for at trafikkportaler kan inneholde informasjon om billettpriser og mulighet til å kjøpe billett

Dersom en nasjonal ordning for sømløst billettkjøp skal kunne bli en realitet, er det behov for at rutedata og annen reiseinformasjon suppleres med informasjon om billettpriser og -produkter. Rutedataene som leveres inn til nasjonal reiseplanlegger, omfatter per i dag ikke slik informasjon.



Jernbanedirektoratet skal utarbeide spesifikasjon av standarder for tilgjengeliggjøring av informasjon om billettpriser og -produkter som kan inngå i de øvrige standardene for elektronisk billettering og nasjonale rutedata.

Jernbanedirektoratet skal utrede muligheten for salg av billetter i felles kanaler, ved at kunden kan kjøpe billett for sin reise i én operasjon.

Handling 10.3: Legge til rette for integrert informasjon til den reisende

De ulike aktørene i kollektivtrafikksektoren gir per i dag til dels ulik informasjon til de reisende, spesielt i avvikssituasjoner. Standardisering og sammenstilling av reiseinformasjon kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Jernbanedirektoratet skal kartlegge dagens prosesser for avviksinformasjon hos aktørene og utarbeide standarder for informasjon til kunder, herunder standarder for grensesnitt og informasjon.

Jernbanedirektoratet skal også vurdere behovet for standarder for automatiserte, multimodale passasjertellinger. Et slikt tiltak kan gi et samlet bilde av kundens reisemønstre på tvers av transportmidlene og kan gi kunden informasjon om tilgjengelig kapasitet i sanntid. Kunden får da mulighet til å velge mindre fulle avganger. Tiltaket vil kunne bidra til bedre utnyttelse av kapasiteten i kollektivtrafikken.

11 Klima og miljø

Utslipp av klimagasser fra transportsektoren (inkl. fiske- og anleggsektoren) utgjorde 16,4 mill. tonn CO_2 i 2016[5]. Det tilsvarer om lag en tredjedel av Norges samlede utslipp. Tog, trikk og bane benytter i dag i all hovedsak nullutslippsløsninger. Ved en overgang til nullutslipps-løsninger for busser og hurtigbåter, vil klimagassutslippene kunne reduseres med mellom 0,5 og 0,8 mill. tonn CO_2 i forhold til dagens situasjon.

Det er en del av Nasjonal transportplan 2018–2029 at alle nye offentlige kjøretøy, drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal benytte lav- og nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018–2029 satt som mål at bybusser skal ha nullutslipp eller bruke biogass i 2025, og at 75 pst. av nye langdistansebusser skal være nullutslippskjøretøy i 2030. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene[6].

Overgangen til null- eller lavutslippsteknologi for busser vil komme først i de store byområdene. Biogass regnes som et bærekraftig drivstoff og produseres hovedsakelig av kloakkslam, matavfall og husdyrgjødsel. I 2016 gikk rundt 125 GWh av totalt 327 GWh produsert biogass i

[5] Kilde: https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn
[6] For ytterligere omtale, se Nasjonal transportplan 2018–2029 og Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid.

Norge, til transport[7]. Denne biogassen går hovedsakelig til å drive busser og andre flåtekjøretøy i nærheten av produksjonsanlegg for biogass. Biogass kan også distribueres i infrastruktur for naturgass. Dette reduserer behovet for etablering av egen infrastruktur for biogass.

Flere byer og kollektivselskaper har allerede satt seg ambisiøse mål. F.eks. har Ruter en ambisjon om kun å kjøre på fornybar energi i 2020.

Det er i dag flere eksempler på pilotprosjekter der kollektivtransporten benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff. Enova har også gitt støtte til innfasing av elektriske busser i Oslo, Trondheim og drammensområdet, mens Klimasats[8] støtter elbussprosjekter i kaldere klimatiske forhold (Tromsø og Lillehammer). Siden 2013 har Unibuss hatt hydrogenbusser i rutetrafikk i Oslo. Prosjektet har vært støttet av EU, HyNor og offentlige myndigheter.

Elektriske busser og hydrogenbusser har vært på pilot- og demonstrasjonsstadiet, men elektriske busser er i ferd med å rulles ut i større skala. Enhetskostnadene har vært høye og vil være det i en overgangsperiode før man kommer over i storskalaproduksjon. Overgang til lav- og nullutslippsteknologi vil, i tillegg til å redusere klimagassutslipp, bidra til å redusere kollektivtransportens bidrag til lokal luftforurensning. Utslipp som gir opphav til lokal luftforurensing, som NO_X og PM, er lave for tunge kjøretøy med Euro VI-motorer. Det er en stor reduksjon fra Euro V-busser til Euro VI-busser. Målinger fra Statens vegvesens etatsprogram EMIROAD viser at enkelte Euro VI-bybusser har lavere utslipp av NO_X enn et utvalg av Euro 6-personbiler.

Det offentlige har en generell adgang til å stille miljøkrav etter lov om offentlige anskaffelser § 5. Oppdragsgiveren kan etter denne bestemmelsen *"stille egnede krav og kriterier knyttet til ulike trinn i anskaffelsesprosessen, slik at offentlige kontrakter gjennomføres på en måte som fremmer hensyn til miljø, innovasjon, arbeidsforhold og sosiale forhold, forutsatt at kravene og kriteriene har tilknytning til leveransen".* Det at miljøkrav og -kriterier kan fastsettes på ulike trinn i anskaffelsesprosessen, innebærer at miljøkravene kan brukes både som kvalifika-

[7] https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/bruk-av-biodrivstoff-i-transport
[8] Klimasats er en støtteordning gjennom Miljødirektoratet for kommunale og fylkeskommunale klimatiltak.

sjonskrav, tildelingskriterier eller kontraktsvilkår, jf. Prop. 51 L (2015–2016). Det kan stilles krav til klimagassutslipp, teknologi eller drivstoff. Der miljø brukes som tildelingskriterium, bør det som hovedregel vektes minimum 30 prosent.

For en mer utfyllende omtale av virkemidler for å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning, viser vi til Nasjonal transportplan 2018–2029.

Handling 11.1: Lage en plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025

Samferdselsdepartementet vil i tråd med regjeringsplattformen lage en plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2025.

Handling 11.2: Følge utviklingen om lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslippsregelverk for kjøretøy

Statens vegvesen skal følge utviklingen om lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslippsregelverk for kjøretøy. Regjeringen vil at nullutslippsløsninger skal legges til grunn i alle framtidige offentlige anskaffelser. Ved kjøp av nytt rullende materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillater det. Jernbanedirektoratet skal ta en aktiv rolle i å koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid mellom togoperatører, materiellselskap, materiellprodusenter og infrastrukturforvalter for å legge til rette for at nullutslippsteknologi tas i bruk i Norge.

Handling 11.3: Bidra til introduksjon av klimavennlige løsninger for kollektivtransporten gjennom Enova

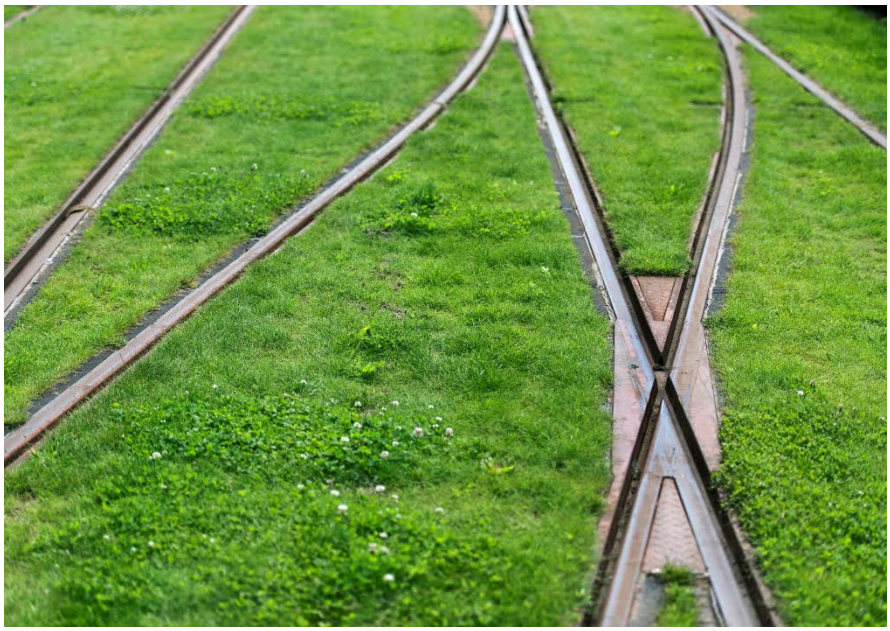
Enova er et av statens sentrale virkemiddel i utviklingen av framtidens energisystem og lavutslippssamfunnet. Enovas formål er å bidra til reduserte klimagassutslipp og styrket forsyningssikkerhet for energi, samt teknologiutvikling som på lengre sikt også bidrar til reduserte klimagassutslipp.

Enova utvikler sine programmer med sikte på å bygge ned barrierene for introduksjon og utbredelse av klima- og energieffektive løsninger i transportsektoren. Dette kan innebære alt fra uttesting og pilotering av nye innovative løsninger, til bredere støtte til å ta i bruk løsninger som er modne for markedsintroduksjon. Enova har et programtilbud som dekker hele transportsektoren, blant annet et transportprogram for støtte til infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttjenester. Dette programmet er rettet mot det offentliges innkjøp av transporttjenester. Gjennom programmet vil Enova kunne støtte bl.a. ladeanlegg for ferjer og busser, og dermed bidra til at offentlige innkjøp kan stille strengere klimarelaterte krav i sine utlysninger.

Handling 11.4: Sørge for at byvekstavtalene bidrar til å redusere klimagassutslippene fra kollektivtransporten

Byvekstavtalene er et viktig verktøy for å få flere til å reise kollektivt, sykle og gå i byområdene, og for å sørge for en målrettet arealbruk som reduserer transportbehovet og gir bedre utnyttelse av dagens kapasitet i transportsystemet. Det overordnede målet for avtalene er nullvekst i persontransport med bil i byområdene. Sammen med en satsing på null- og lavutslippskjøretøy, vil en slik utvikling kunne begrense klimagassutslippene fra bytransporten. I byvekstavtalene vil staten bidra med 50 pst. av prosjektkostnadene i de viktigste fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene. Statens bidrag vil bli endelig fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Samtidig vil det bli endelig besluttet hvilke kostnader staten skal delfinansiere.

Fylkeskommunene er ansvarlige for valg av teknologi og drivstoff for lokal kollektivtransport. I de fire største byområdene, som er aktuelle for statlig delfinansiering av store kollektivtransportprosjekter, har lokale myndigheter og kollektivselskapene allerede satt seg ambisiøse mål. Gjennom den statlige delfinansieringen vil regjeringen bidra til at det bygges ut kollektivløsninger som på en kostnadseffektiv måte reduserer klimagassutslipp og lokale miljøproblemer. Regjeringen vil ved behov vurdere om retningslinjene for statlig delfinansiering må justeres hvis utviklingen i byområdene ikke går i ønsket retning.



Handling 11.5: Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige kjøretøy gjennom offentlige anskaffelser av kjøretøy

Samferdselsdepartementet fastsatte med virkning fra 1.1.2018 ny forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy. Formålet med forskriften er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Forskriften er hjemlet både i yrkestransportloven og anskaffelsesloven, og kjøretøy som skal benyttes til kollektivtransport må tilfredsstille utslippskravene i forskriften. Forskriftens energi- og miljøkrav vil bli vurdert i 2018 i lys av den teknologiske utviklingen.

12 Sikkerhet og beredskap

Regjeringen har satt tre overordnede mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren, jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse tre målene er

1) å unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
2) å minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, og
3) sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger.

Samferdselssektoren står overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde. Sikkerhetsutfordringene er knyttet til klimaendringer, storulykker og terrortrusler eller -anslag. I tillegg blir IKT-sikkerhet en stadig viktigere forutsetning for et trygt og pålitelig transportsystem.

Regjeringen vil i perioden for Nasjonal transportplan 2018–2029 sørge for at hensynet til samfunnssikkerhet integreres i det ordinære arbeidet med å utvikle og drifte transportsektoren. Det er viktig å arbeide for en samordnet styring og kriseledelse, utarbeide beredskapsplaner, gjennomføre øvelser, styrke sikkerheten i ekomnettene og kontinuerlig vurdere behovet for forebyggende tiltak.

I lys av et nytt trusselbilde og senere tids hendelser både i inn- og utland, er sikring og beredskap mot terrorhandlinger blitt et prioritert område innen transportsektoren. Kollektivtransporten, og særlig terminaler og større knutepunkt, anses som utsatte terrormål. Dette er åpne

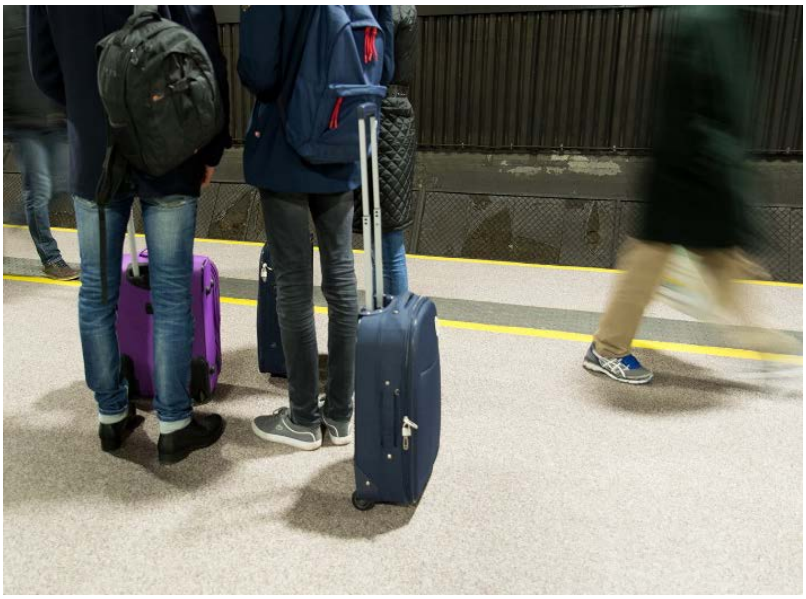
og tilgjengelige systemer som samler store folkemasser på et avgrenset område. Det er her utfordrende å kombinere god framkommelighet og flyt i personstrømmer med et godt sikkerhetsnivå. Et sikkert og pålitelig kollektivtransportsystem krever en robust infrastruktur og et samordnet beredskapsplanverk for å forebygge og håndtere uønskede hendelser.

Arbeidet med sikkerhet og beredskap innen kollektivtransporten er også utfordrende fordi ansvar og oppgaver er delt mellom flere forvaltningsområder og -nivåer. Det nasjonale jernbanenettet er statens ansvar, mens øvrig kollektivtransport som buss- og båtruter, T-bane og trikk er et fylkeskommunalt ansvar. Ved større kollektivknutepunkt er dessuten infrastruktureiere, operatører innen ulike transportformer og andre typer tjenesteytere, både offentlige og private, involvert i utbygging og drift. Et slikt sammensatt og komplisert aktørbilde, fordrer en samordnet beredskap hvor ansvar og oppgaver er klart definert mellom aktørene.

I forrige handlingsplan ble også oppfølging av sikring innenfor jernbanesektoren, herunder T-banen i Oslo, omtalt. Med virkning fra 1. juli 2015 fastsatte Statens jernbanetilsyn ny forskrift om sikring mot tilsiktede, uønskede handlinger. Denne forskriften gjelder arbeid rettet mot terror og sabotasje og trussel om dette, samt hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale. Jernbanevirksomhetene, inkludert T-banen i Oslo, skal ha et styringssystem som dekker sikring mot tilsiktede uønskede handlinger. Bane NOR skal, som infrastrukturforvalter, sørge for et sikringsutvalg som er ansvarlig for samordning og evaluering av sikringstiltak ved jernbane og T-bane, og koordinering av planlegging og gjennomføring av beredskapsøvelser. Oppfølgingen av at kravene i sikringsforskriften etterleves, foregår gjennom Statens jernbanetilsyns ordinære tilsynsvirksomhet.

Som en del av oppfølgingen av forrige handlingsplan for kollektivtransport, har Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS utarbeidet en veileder for helhetlig knutepunktutvikling. Veilederen inneholder blant annet retningslinjer for samfunnssikkerhet som beskriver oppgaver og ansvar for sikkerhet og beredskap ved knutepunkt, og gir råd om hvordan aktørene – på egenhånd og i samvirke med øvrige aktører – bør ivareta samfunnssikkerhetshensyn i forbindelse med planlegging, utbygging og drift av knutepunkter. Felles retningslinjer har som formål å sørge for en systematisk og enhetlig tilnærming til arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap ved knutepunkt.

Rapporten fra Samferdselsdepartementets prosjekt *Sårbarhet og beredskap innen kollektiv persontransport* (SOBPERS) fra 2015 ga anbefalinger knyttet til samordning og koordinering mellom kollektivtransportaktørene. Jernbaneverket fikk derfor i 2016 i oppdrag å samordne planverk og etablere felles skalerbare tiltak hos kollektivtransportaktørene i hovedstadsområdet. Dette arbeidet følges opp av Bane NOR. Prosjektet var i hovedsak knyttet til kollektivtransporten i Oslo-området.



Samferdselsdepartementet vil innen fem år evaluere hvordan retningslinjene i den nye veilederen for knutepunkter følges opp. Hvis erfaringer tilsier at det er behov for mer aktivt arbeid for å sørge for helhetlige beredskapsplaner og større grad av samordning mellom berørte aktører, vil departementet i samråd med berørte lokale/regionale myndigheter vurdere om det er behov for å revidere veilederen.

Handling 12.1: Sørge for oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter

Fylkeskommunene, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet skal sørge for at retningslinjene om samfunnssikkerhet i knutepunktveilederen følges opp. Arbeidet vil være løpende og må ses i sammenheng med handling 7.1.

Handling 12.2: Evaluere oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter

Samferdselsdepartementet vil innen fem år evaluere oppfølging av retningslinjene for samfunnssikkerhet i knutepunkter, i samråd med berørte lokale/regionale myndigheter.

13 Teknologisk utvikling og mobilitet

Norge er langt framme som brukere av ny teknologi; det gir et forsprang at befolkningen allerede er erfarne brukere av apper og elektronisk betaling. Ved å teste ut teknologi og skape bedre mobilitet, kan utviklere og produsenter finne løsninger som kan bidra til å skape arbeidsplasser, blant annet sterke teknologi- og produksjonsmiljøer. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at ny teknologi kan gi et viktig bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet. Teknologien skal senke terskelen for å reise kollektivt og gjøre at bransjen kan levere mer skreddersydde tjenester. Enova er et sentralt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp, bl.a. gjennom innovasjon innen energi- og klimateknologi. Det er viktig å tilrettelegge for utvikling og bruk av teknologi som forbedrer folks reisehverdag og gir folk større valgfrihet. For å tilrettelegge for slik utvikling, og for å kunne hente ut nærmere effekter av ny teknologi, ble det derfor høsten 2017 vedtatt en lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy som også vil kunne ha stor betydning for utviklingen av kollektivtransporten. Loven trådte i kraft 1. januar 2018, og det er nå mulig å søke om tillatelse til utprøving etter dette regelverket.

Norge skal delta aktivt i internasjonalt samarbeid for å legge til rette for at nye standarder for teknologi tar hensyn til norske forhold. Samtidig skal det sørges for at økt bruk av data skjer innenfor gode rammer for personvern.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 legges det betydelig vekt på å forbedre kunnskapen om hvilke konsekvenser den teknologiske utviklingen vil ha for transportsektoren. Store endringer er på gang, men det er usikkert hvordan teknologiutviklingen vil påvirke transportsektoren framover og hvilke utslag det kan gi. I dette kapitlet gis det en oversikt over hvordan sektoren

tilrettelegger for bruk av ny teknologi på kortere sikt, spesielt med hensyn til kollektivtransport. Her trekkes det fram konkrete handlinger enten for å undersøke mulighetene for nye teknologiske tiltak, eller tilrettelegge for / iverksette slike. Dette omfatter også kunnskapsinnhenting.

Handling 13.1: Innhente mer kunnskap om hvilken påvirkning den teknologiske utviklingen vil ha for kollektivtransporten

Følgende initiativer gjøres i regi av Samferdselsdepartementet:

Utredningsprosjekt om "teknologiovervåking"

Intensjonen med prosjektet er å kartlegge endringer i teknologi, utvikling av teknologi, hvilken anvendelse denne kan ha for transportsektoren, og vurdere framtidsscenarier. Dette er et utredningsarbeid som ble levert til Samferdselsdepartementet i desember 2017, og som gir nyttige innspill til videre planarbeid. Det er spesiell vekt på vurdering av utviklingen av elektriske og selvkjørende busser. Det vurderes om det i framtiden kan gjøres et tilsvarende arbeid, men med en annen avgrensning.

Mobilitets- og teknologirådet

Regjeringen har opprettet et eget samarbeidsforum for ny teknologi i transportsektoren for utveksling av ideer og informasjon mellom store aktører i sektoren. Dette omfatter transportsektoren generelt, men det kan være særlige tema som er spesielt relevante for kollektivtransporten.

Handling 13.2: Arbeide for at regelverket for transport er tilpasset den teknologiske utviklingen

Samferdselsdepartementet har ansvar for at regelverket på transportområdet så langt som mulig blir tilpasset den teknologiske utviklingen. Underliggende etater bidrar i arbeidet med anbefalinger om utvikling av regelverket.

Kjøretøyområdet er et av områdene hvor teknologien har skutt fart de senere årene. For å legge til rette for bruk av ny teknologi, og for å hente ut det potensialet ny teknologi kan gi på dette området, la regjeringen våren 2017 fram forslag til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Loven ble vedtatt høsten 2017 og trådte i kraft fra 1.1.2018. Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som ivaretar trafikksikkerhets- og personvernhensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet. Kollektivtransporten kan være en relevant arena for videre utprøving av førerløs teknologi, og flere aktører har allerede signalisert at de har planer på dette området. I den grad utprøving initieres og gjennomføres på kollektivtransportens område, vil man i tillegg til det som er skissert i handling 13.1 og 13.3, gjennom utprøvingsordningen kunne innhente kunnskap om hvordan den teknologiske utviklingen påvirker kollektivtransporten. Statens vegvesen er godkjennings- og tilsynsmyndighet for utprøvingsregelverket og har derfor et særlig ansvar for tilrettelegging, forvaltning og videre gjennomføring av ordningen.

Handling 13.3: Legge til rette for utprøving av ny teknologi som kan bidra til at de transportpolitiske målene kan nås på en mer effektiv måte

Virksomhetene underlagt Samferdselsdepartementet vil gjennom pilotprosjekter legge til rette for utprøving av ny teknologi som kan bidra til at de transportpolitiske målene om framkommelighet, transportsikkerhet, miljø og klimagassreduksjoner kan nås på en mer effektiv måte.

Utprøving av selvkjørende kjøretøy

Utprøvingen av selvkjørende kjøretøy skal avdekke effekter som selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø. Det stilles krav om rapportering fra de enkelte utprøvingene. Statens vegvesen skal som godkjennings- og tilsynsmyndighet sørge for at rapporteringsplikten ivaretas, og skal sammen med aktørene i kollektivtransporten sørge for hensiktsmessig videre bruk av det erfaringsmaterialet som framkommer i forbindelse med utprøving innenfor kollektivtransporten.

ITS-piloter i by

I de kommende (re)forhandlingene av byvekstavtaler legger regjeringen opp til at avtalepartene i arbeidet med gjennomføring av avtalene skal vurdere et samarbeid med lokale smartbyinitiativ eller lignende der dette er hensiktsmessig. Det skal legges til rette for bruk av intelligente trafikksystemer, autonome løsninger og annen teknologi i transportsektoren der det gir bedre kapasitetsutnyttelse, økt trafikksikkerhet eller et bedre tilbud til de reisende.

Statens vegvesen vil i handlingsprogramperioden (2018–2023) gjennomføre ITS-piloter i by. Fokus vil være utprøving av tjenester som bygger på Samvirkende ITS, automatiserte transporter og integrerte mobilitetstjenester (Mobility as a Service, MaaS). Trondheim og Oslo er utpekt som pilotbyer.

Pilot-T

Ny teknologi leder til nye forretningsmodeller, nye aktører og endringer i brukeratferd, noe som påvirker samferdselssektoren på ulike måter. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2018–2029 prioritert en ny satsing på pilotering og uttesting (Pilot-T) som skal bidra til å omstille transportsektoren. Pilot-T kommer i tillegg til satsingen på ny teknologi som vil skje i regi av transportetatene og Avinor. Hensikten med satsingen er å gjøre det mulig å ta i bruk ny teknologi raskere i transportsektoren – både ved å utvikle nye løsninger og tilpasse eksisterende løsninger bedre for norske forhold. Den økonomiske rammen på om lag 800 mill. kr i planperioden omfatter transportsektoren generelt, men det kan være initiativer som er spesielt relevante for kollektivtransporten.

Konkurransen Smartere transport i Norge

Samferdselsdepartementet lanserte høsten 2017 en konkurranse om "Smartere transport i Norge" med en total ramme på inntil 100 mill. kr, jf. også Prop. 1 S (2017–2018). Konkurransen har vært åpen for fylkeskommunene og Oslo kommune og skal stimulere til lokal innovasjon og utvikling. Tolv fylkeskommuner deltok i konkurransen. Kåring ble foretatt i juni 2018, hvor prosjekter i Møre og Romsdal, Rogaland, Hordaland, Nordland og Oslo/Akershus ble tildelt midler. Prosjektene skal realiseres over seks år, og det er et mål at også øvrige aktører kan lære fra disse prosjektene.

Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Offentlige institusjoner kan bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 222 40 000
Alle foto: Olav Heggø/Fotovisjon

Publikasjonskode: N-0566
Trykk: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
07/2018 – opplag 300